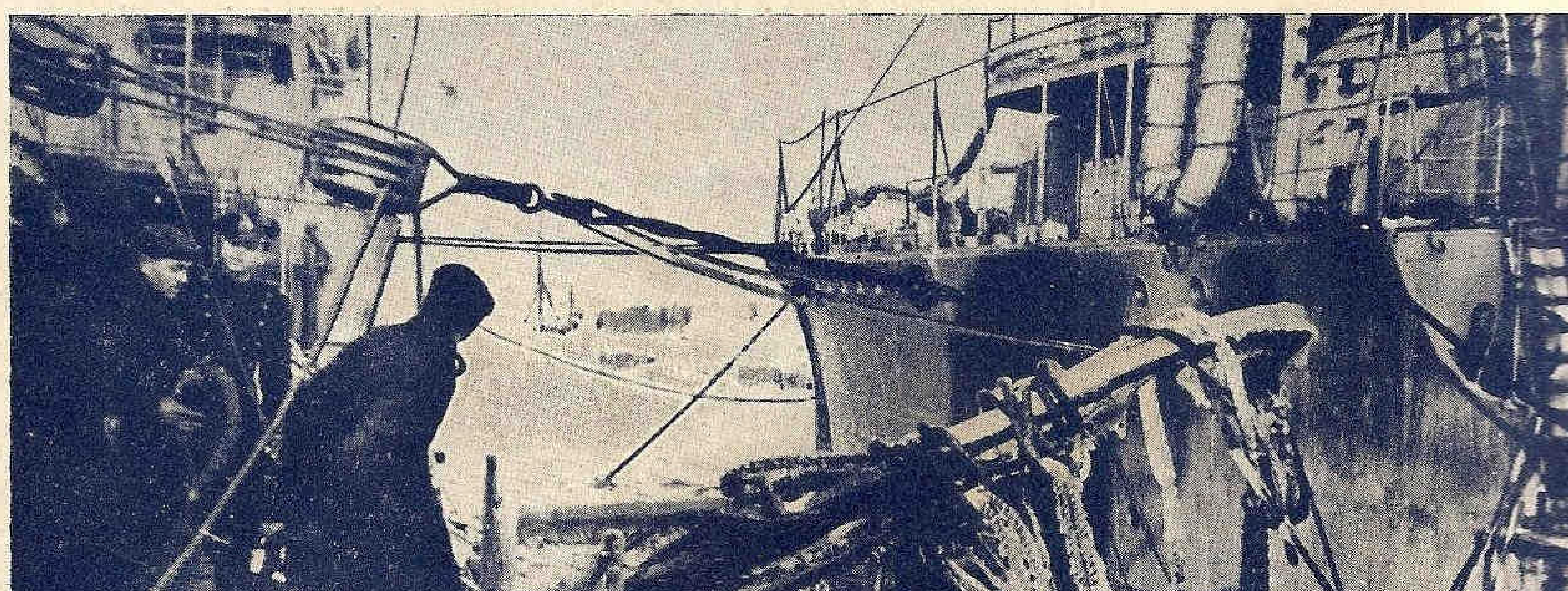
MAREA NOASTRA

Cpt.



N. M. S. „REGINA MARIA" SDRENŢUIT CA DUPĂ O LUPTĂ NAVALĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 1. — ANUL VII

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă."

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Condusă de MOŞ DELAMARE — Administrată de C-dor (R) E. OPRIŞAN

Numărul 1

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

Ianuarie 1938

CUPRINSUL:

Moş Delamare: Măria Sa marele Voevod Mihai primeşte adevăratul botez al mărei . . . Pag. 1
Vice Amiral C. Bălănescu: O vizită pe Nava Engleză „Victory“ . . . . „ 6
Călin Eugen Botez: Bilanţ Naval 1937 . . . . . . „ 8
Lt. Isbăşescu: Diavolul mării . . . . „ 11
I. Claudian: Cu „Santa Maria“ la drum . . . . . „ 16
Z. N.: Yachting pe ghiaţă . . . . „ 18
I. Mircea Velaru: Prin spiritul Bricului Mircea . „ 19
Naky Val: Rugă . . . . „ 19
I. Mircea Velaru: Târziu . . . . „ 19
Lilia Giuscă Sperantia: Prieten Nou . . . . . . „ 20
Din toată lumea . . . . „ 22
Informaţii-Noutăţi-Recenzii . . . . „ 23
⁂ Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea“ . . . . . . „ 32

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale de 280 lei (majori) şi 140 lei (minori).

Plata articolelor:	**Articole originale .**	**250 lei pagina**
	Compilări, recenzii	**150 „ „**
	Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat, cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei: Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand, 6,* 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu, 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei 10.*
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7,* 10% reducere la încălţăminte.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele cărţi:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O Corabie Românească de J. Bart	„	35
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu	„	120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E. .	„	35
Marea de Ciocârdel Radu.	„	60
Cartea Apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . .	„	20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„	30
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120

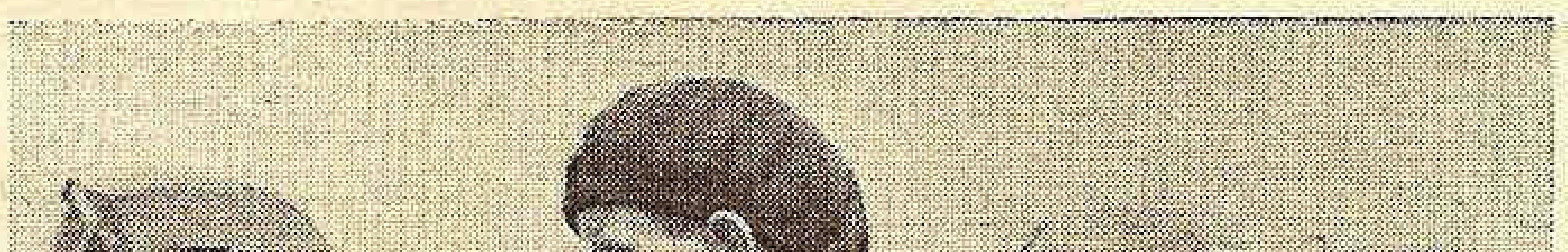
Au sosit flamurile L. N. R. şi se vând: No. 3 (50×25) pentru bărci, 150 lei; No. 2 (80×40) pentru yole, 300 lei.

MĂRIA SA MARELE VOEVOD MIHAI

primeşte adevăratul botez al mărei

> *— De unde vă recrutaţi marinarii?*
> *— Dela munte Majestate!*
> V.-Amiral Bălescu

După cum în istoria popoarelor sunt nume predestinate, — Napoleon, Frederic, Cezar, Anibal, Togo, — tot astfel şi în marină sunt nave predestinate. Chiar în marina noastră, mică şi tânără, aproape fără tradiţii, a fost „MIRCEA“, navă de lemn şi cu pânze, dar care a creiat ceiace M. S. Regele, Augustul nostru Preşedinte, a concretizat minunat: **„spiritul Mircea”**. Erau nave cu nume frumoase, — **„România“**, **„Ştefan cel Mare“**, **„Alexandru cel Bun“**, **Rândunica“**, **„Dacia“**, etc., — dar predestinat la nepieritoare glorie a fost doar **„Mircea“**.



Măria Sa Marele Voevod ia primele lecţii de cârmuire.

O altă navă începe a dovedi că e predestinată. Aceasta este N. M. S. **„Regina Maria“**. Ea a fost menită să treacă Gibraltarul şi să reprezinte ţara, alături de navele tuturor naţiunilor, la serbările încoronării M. S. Regelui Angliei, după 42 de ani de când **„Mircea“** şi **„Elisabeta“** îl trecuse spre a juca acelaş rol la inaugurarea canalului dela Kiel. In coloanele noastre s'a arătat chipul strălucit în care s'au prezentat, navă şi echipaje, ceiace a îndrituit decorarea lor cu **„Medalia Maritimă“** la 14 August 1937.

Tot distrugătorului „Regina Maria" i-a revenit cinstea să reprezinte ţara la serbările cari au avut loc cu prilejul căsătoriei A. S. R. Principe Moştenitor al Greciei, precum şi aceia de a avea la bord pe Măria Sa Marele Voevod Mihai, Moştenitorul Tronului României.

Cel care trasează drumurile pe oceanul Eternităţei însă, drumuri necunoscute de umilii cutreerători ai oceanelor pământeşti, a consfinţit că nava era predestinată unei cinste şi mai mari : **să dea botezul, adevăratul botez al mărei, tânărului,** — cel mai nou şi cel mai tânăr, — **Sublocotenent de Vânători de munte, viitorului Comandant al armatelor de uscat, aer şi apă.**

A-tot-puternicul a voit să-I dea prilejul să cunoască Marea Neagră, în toată splendoarea urgiei ei, — când vânt, apă şi zăpadă se unesc a arăta omului că-i un nimic, atât el cât şi vasul lui, — precum şi destoinicia, devotamentul, eroismul marinarilor noştri, fii ori nepoţi de plugari ori ciobani **„dela munte recrutaţi“.**

Nu în cântece de mandolină, în sunete de fanfare, în străluciri de uniforme sclipitoare, în închinări cu şampanie înspumată, în urale eşite din piepturi omeneşti, — ci în urletele Vijeliei, în ţipetele Viforului, în ameţeala Vârtejului, în orbirea Viscolului, când cerul şi marea par a se'mpreuna pentru a pedepsi pe cei ce s'au încumetat să-şi arate semeţia, înfruntând Firea.

Nu pe mări bune, cu sclipiri de stele oglindite dealungul unui pod de argint, aruncat de o lună plină care răscolește doruri de vis și viață, — ci pe căldarea în clocote care e Marea Neagră, fără stele, fără lună, în sbucium și scrâșneală de iad, în întuneric de beznă, în frământare fără de răgaz.

S'ar părea un basm, — și totuși realitate, pe care suntem nevoiți a o da cum putem, nu cum a fost, fiindcă pentru așa ceva nici **Jean Bart** n'ar fi putut găsi cuvintele cari să zugrăvească și sbuciumul de pe navă și cel din suflete, când mai presus de viața celor de pe vas, era viața Moștenitorului Tronului în joc.

Dumnezeu nu hotărîse pieirea celor pentru care atâția se rugau pe uscat, ci numai punerea la încă o încercare a marinarilor noștri, ca tânărul Vlăstar Regal să vadă atât ce-i marea, precum și cât sunt de căliți marinarii noștri.

Și acum să asistăm la acest istoric botez :

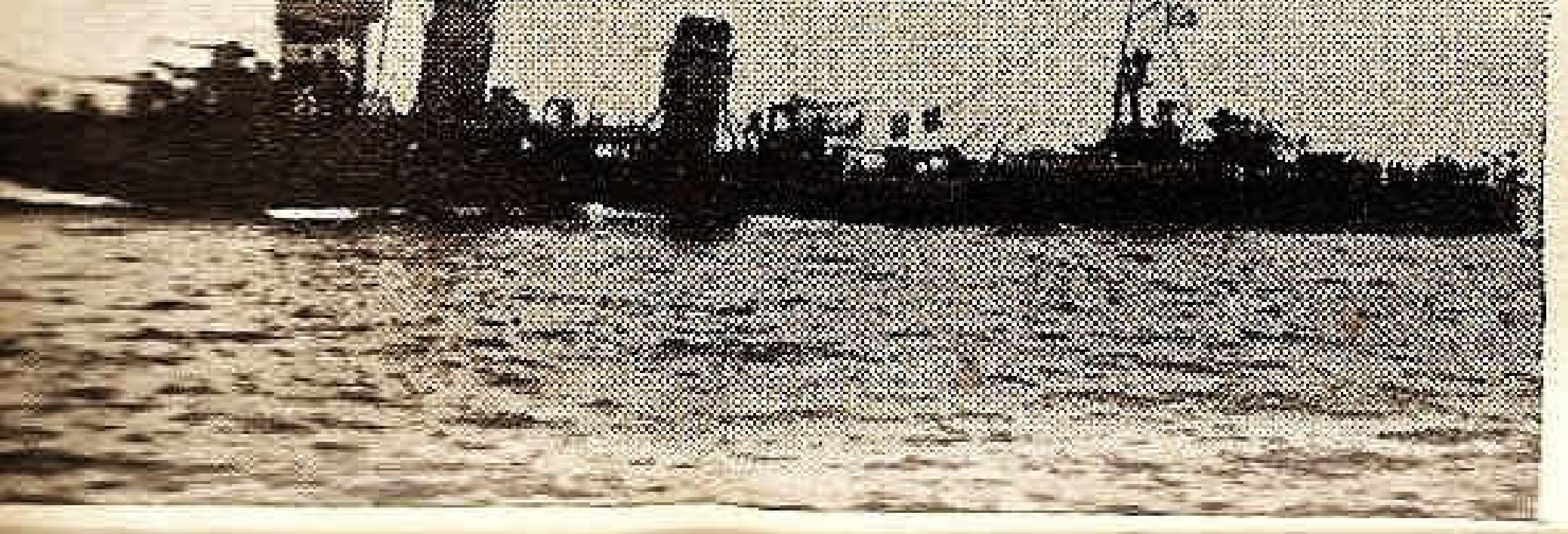
PLECAREA.

Distrugătorul comandat de Cpt. C-dor **Stoianovici Al.,** având la bord pe d-l Comandor **Dumitrescu** Gh., Comandantul escadrilei de distrugătoare și d-l Comandor adj. **Fundățeanu Preda,** însoțitorul Măriei Sale Marelui Voevod, a părăsit Constanța în ziua de 4 Ianuarie, ora 20, cu vânt de Nord-West, forța 3—4 („vânt bun", în limbaj marinăresc), marea cu hulă dintr'o trecută furtună.

Către miezul nopții vântul trece la Nord-Est, forța crește treptat ajungând la 8—9, transformându-se în tempestă. Valurile devin din ce în ce mai năprasnice, făcând ca nava să tangheze și să ruleze isbind cârma sau făcând-o fără efect atunci când vasul fugea călare pe creasta unui val, ori se afunda cu botul într'o vale cu caracter de abis. Viscolul orbitor desăvârșia urgia talazurilor care se năpusteau cu violența unor ciocane hidraulice, iar gerul după fiecare val îmbrăca în ghiață parâme, cabluri, comandă, etc.

Cu toate că tempesta era din pupa, puntea era complet inundată de apă, iar nava gemea dureros ori de câte ori cădea în văgăunele înspumate sau era pur și simplu aruncată în aer. Capacele dela depozitele de păcură săriră în aer, iar păcura răbufnind ca dintr'un geyser, mânjea tot ce mai rămăsese teafăr la bord.

Comandor Dumitrescu Gheorghe, comandantul escadrilei de distrugătoare.



Distrugătorul „Regina Maria"

Cu toată viteza dată de puternicele mașini ale navei, cârma devenise fără efect și nava furată de valuri se pusese de câteva ori paralel cu ele, făcând-o să dea bande, — să se aplice, — de 40° până la 50°, amenințând-o cu răsturnarea. Pe punte nu se mai putea circula, izolând pe cei dela prova de cei dela pupa, iar furia valurilor distrugeau tot ce găsea în cale.

Gruile de oțel groase au fost frânte sau îndoite ca niște lumânări de ceară ; scările cu bare și trepte de oțel au fost strâmbate ; bastoanele dela balustrade au fost smulse și transformate în proectile ; bărcile enorme, în care să încapă 40 oameni, au fost scoase din solidele lor legături, aruncate pe punte și apoi sfărâmate, în mare ; chesoanele tunurilor desrădăcinate.

Dar interiorul ! Paturile, mesele, dulapurile, caloriferele, tot interiorul acela sobru, dar cochet dislocate de flexiunile navei și transformate în sfărâmături, care amestecate cu ținutele și așternuturile ofițerilor, maeștrilor și echipajului, pluteau pe apa care ajunsese până la genunchi. Cabina hărților inundată, cu pardoseala acoperită de cioburi, resturi de mâncare, hărți sfâșiate, călimările vărsate, totul alunecând dintr'un bord în altul într'o baltă lichidă și murdară.

Cei cari au navigat pe mări și pe oceane, știu că dintre toate mările, a noastră este cea mai de temut. Cu drept cuvânt a fost botezată „Neagră". In locul valurilor regulate de pe alte mări, cari se formează după 2—3 zile de vânt puternic, — Marea Neagră într'un sfert de oră se sbârlește și într'o oră — două valurile sunt formate, amenințând cu sfărâmarea sau înghițirea pe cei prinși în larg, cari nu-și găsesc refugiu decât la Caliacra.

INTOARCEREA.

Ce figură ar fi făcut la Pireu Nava Majestății Sale „Regina Maria" în halul de ruină exterioară și interioară ?

In ce stare de oboseală și surmenare ar fi ajuns Măria Sa Marele Voevod ?

Iată problemele ce se puneau în cazul când nava și-ar fi putut continua drumul. Dar mai presus de acestea se punea problema siguranței însăși a navei.

Marinarii știu că în aceste împrejurări nu este altceva de făcut decât **„a pune vasul la cap"** adică a pune prova la val și cu viteza redusă, să se taie valul astfel ca să evite răsturnarea, ruperea în două și să aibă cât mai ușoare avarii.

Așa s'a procedat la 5 Ianuarie ora 8 dimineața, manevrând numai cu mașinele și mergând cu drumul Nord + 9° la Est, cu o milă (2 km.) pe oră. Refugierea la Caliacra era exclusă, căci drumul ar fi fost aproape paralel cu valurile.

Tot timpul nava și-a cunoscut poziția, cu toată vizibilitatea nulă, din cauza viscolului orbitor, grație aparatelor goniometrice dela bord și a radio-farurilor dela uscat.

Deasemenea tot timpul legătura cu uscatul a fost menținută prin T. F. S. până la ora 14,30 când o bandă mai puternică și un val rupe antena devenită rigidă prin ghiața ce o acoperise. Ministerul Aerului și Marinei, nemai având nici o știre, a dat ordin vaporului S. M. R. „Dacia", singurul disponibil și cu un tonaj mult mai mare, — 4.800 tone față de 1.800 ale distrugătorului — ca să se îndrepte spre ultimul punct indicat, să retransmită știrile pe care distrugătorul le făcea cu proectorul și să-i dea asistență la nevoe.

Ținând seamă că în afară de navă, însăși viața Marelui Voevod, Moștenitorul Tronului era în primejdie, nu numai „Dacia", dar toate navele din portul Constanța de s'ar fi trimis, poate încă nu ar fi fost deajuns, în cazul unui deznodământ fatal. Bărcile fiind măturate de valuri, singuri colacii de salvare ar mai fi servit, rămânând ca vasele trimise, să pescuiască pe cei cari ar fi sărit în apă.

d. Comandor G. Dumitrescu trece în revistă bravul echipaj

La ora 18, „Dacia" ese în larg și către orele 22 întâlnește distrugătorul, care între timp și-a putut repara antena, — în ce condițiuni e ușor de închipuit, — și primește ordinul să se înapoieze la Constanța, fără a se depărta de distrugător.

Odată cu „Dacia" a luat largul și vasul de salvare „King-Lear" care nereușind a găsi distrugătorul și nemai putând înfrunta furia valurilor, deși are o construcție specială de salvator, s'a adăpostit la Caliacra.

Către ora 20, distrugătorul primește o radiogramă dela Comandantul Marinei Bulgare, care alarmat de știrile ce sburau spre Constanța și București, pune grațios adăpostul portului Varna la dispoziția celor ce se sbăteau în larg. Comandantul navei a mulțumit dar a declinat invitația, deoarece trecuse de Varna.

In ziua de 6 Ianuarie la ora 8.30 distrugătorul intră în port zdrențuit ca după o luptă navală, așa cum dese ori se întâmplă în Marea Neagră.

Măria Sa Marele Voevod, care liniștit ca un încercat lup de mare a asistat cu încredere la marea luptă cu furia elementelor deslănțuite, adânc impresionat de bravura marinarilor noștri, cari au stat neclintiți la posturi timp de 32 ore, dela comandant până la ultimul marinar, fochist sau telegrafist, aproape că nu se îndura a se despărți de cei cari I-au dat prilejul să primească adevăratul botez a lui Neptun. A fost un greu examen, — nici primul și nici ultimul, — pe care trecându-l cum l'au trecut, I-au dovedit cu prisosință că ori când se poate bizui pe marinarii Săi, așa cum S'au bizuit Augustul Său Părinte și glorioșii Săi Strămoși.

ADEVĂR ȘI RĂSPLATĂ.

Acesta este adevărul, spre cinstea marinei noastre și a marinarilor noștri, și nu ceiace, fie din gură'n gură, fie chiar în unele ziare străine s'a spus, exagerându-se sau denaturându-se realitatea.

S'a svonit între altele că distrugătorul s'ar fi pus pe uscat la Caliacra, de unde a fost scos de salvatorul „King Lear" și vaporul S. M. R. „Dacia" ; că i s'ar fi rupt cârma ; că rătăcise drumul și nu a putut regăsi Constanța decât pilotat de „Dacia" ; că a fost descoperit și escortat de torpiloarele bulgărești ; că Măria Sa a fost transbordat pe „Dacia" care l'a readus în Constanța ; că în fine întreg Stat Majorul distrugătorului va fi tradus înaintea consiliului de război sau de reformă.

E deajuns a reda un crâmpei din scrisoarea d-lui Căpitan-Comandor Stoianovici, scrisoare plină de stoicism, moderație și resemnare ostășească :

> *Noi aci am avut sufletul îndurerat de mulțimea bârfelilor născocite de cei de rea credință. Cele scrise de Dvs., în articolul publicat în ziare, cu atâta competință, de un vechiu cutreerător al mărilor, au fost pentru toți „geana de lumină" ce se ivește pe cer către sfârșitul furtunei. Ca militari, cu suflet disciplinat și demn, am luat dela inceput atitudinea de a nu răspunde la bârfeli, a nu polemiza cu nimeni, a înfrunta cu stoicism această nouă „furtună", a răutății omenești. Aveam credința că Inaltul nostru protector, — M. Sa Regele, — nu va lăsa să fim pe nedrept copleșiți de aceste răutăți, inerente firei omenești.*
>
> *Inalta Sa înțelepciune și bunăvoință a izbândit ! De aceia nu pot să exprim aci, in aceste puține rânduri, emoțiunea noastră adâncă și toată recunoștința plină de respectuoasă supunere față de Majestatea Sa — când aci la bord am aflat că M. S. a aprobat să se publice adevărul asupra greutăților prin care am trecut.*

Nu sancțiuni, ci distincții îi așteaptă, Supremul nostru Șef și Augustul nostru Președinte convingându-se că și de data aceasta marinarii noștri au ținut sus, cât mai sus, prestigiul marinei noastre !

TRĂIASCĂ MAJESTATEA SA REGELE CAROL II !

TRĂISCĂ AUGUSTUL FIN CARE A PRIMIT ADEVĂRATUL BOTEZ AL MĂRII !

TRĂISCĂ NAȘII !

CRUCIŞETORUL DE LINIE „GOEBEN" INTR'O FURTUNĂ SIMILARĂ

Ca să se vadă şi mai bine ce înseamnează o furtună pe Marea Neagră, redăm ca încheere un crâmpei dintr'un raport al comandantului crucişetorului de luptă german „Goeben" — azi „Yavuz" — în urma unei furtuni ce l-a prins în această mare :

Intre timp, situația a devenit neplăcută. Marea devine tot mai neliniștită și nu durează mult și avem la prânz cea mai mare furtună pe care și-o poate închipui cineva. Vasul începe să fie aruncat de către imensele valuri în sus, pentru a cădea repede intr'o mare prăpastie.

Și așa merge acest dans al vasului un timp destul de îndelungat ; noi credeam că se va sfârși, însă evenimentele devin din ce în ce mai grave. Spre nenorocirea noastră, se mai iscă un puternic vânt de Nord, cu tăria 11.

Uraganul suflă cu o putere ne mai pomenită, frământă Marea, și valuri imense sunt aruncate peste vas, acoperindu-l în întregime.

Intregul personal de pe punte trebuie să se refugieze în cabina de comandă, iar trupa se ascunde în interiorul vasului.

Acum vasul este cuprins de un imens val ! „Goeben" se ridică și alunecă apoi într'un abis. Valurile aceporă întregul vas și spală totul de pe punte. Dar și așa, noi nu mai aveam nimic pe punte. Vasul se află în stare de război, nu avem nici bărci de salvare. Pe acestea le-am cedat vasului „General". Dar și așa nu le-am fi putut folosi fiindcă valurile imense le-ar fi rupt de pe punte. Superstructurile dispar temporar în valurile spumegânde pentru a reapare. Apa pătrunde cu putere prin sabordurile tunurilor în cazemate. Ea de fapt pătrunde oriunde se găsește cea mai mică deschizătură. Cazematele din tribord sunt imediat umplute de apă până la genunchi. Sabordurile nu mai ajută la nimic, căci e imposibil ca apa să se scurgă prin ele. Echipajul stă până le genunchi în apă care se ridică din ce în ce mai mult. Se naște acum întrebarea : ce ne facem dacă întâlnim flota inamică ?

Dacă s'ar ajunge la o luptă navală, nouă ne-ar merge într'adevăr foarte prost. Dacă escadra rusească se află în direcța Nord, paralel spre noi, atunci poate lua sub foc pe „Goeben", din cauză că babordul navelor rusești este în acelaș timp bordul de sub vânt. Cu toate că marea e foarte înfuriată, escadra rusească poate să înceapă focul. Dar, noi ? Noi suntem cu tribordul îndreptat spre ruși și nu putem trage nici o lovitură de tun, din cauză că apa pătrunde prin sabordurile tunurilor și apoi valurile imense ar arunca și servanții dela tunuri. Spre norocul nostru, rușii însă nu ne incomodează, căci ei pe semne au aflat de furtună și s'au retras cu vasele lor în portul Sevastopol. Dar și așa, fără prezența rușilor, situația pentru noi este destul de periculoasă pentrucă trebuie să ne luptăm cu elementele deslănțuite ale naturei. De mai multe ori, am avut de întâmpinat furtuni pe Marea Neagră, dar așa ceva ca acum nu ni s'a mai întâmplat. Marea Neagră, într'adevăr face onoare numelui pe care il poartă. Incepe o luptă disperată cu Marea furioasă. O luptă titanică în care puterea omenească se măsoară cu puterea elementelor naturii.

Noi încercăm să ducem apa cu căldări din cazematele tribordului, spre babord. Umăr lângă umăr, în coloane lungi, stă echipajul, și fiecare trece găleata din mână în mână, spre a putea goli nițel cazematele tribordului. Dar truda noastră este zadarnică. Apa se ridică din ce în ce mai mult în tribord, ea nu mai poate fi ținută. Acum pătrunde apa în camerile de muniții, iese din cazemate prin coridoare și curge în compartimentele căldărilor. Oamenii cu gălețile nu mai prididesc năvala apei.

Ce facem acum ? Spre a termina odată lupta, începem o altă manevră. „Goeben" face o întoarcere și lasă ca babordul lui să se umple cu apă. Această manevră prezintă avantajul că tribordul este acum apărat și apa din cazemate se poate scurge prin saborduri. După puțin timp „Goeben" face din nou o întoarcere, prezintă din nou tribordul spre Nord, cazematele se umplu din nou cu apă iar apa din babord se scurge. Așa durează această luptă de patru ore, și echipajul este sleit de atâta muncă. In fine Marea pare să se liniştească, și uraganul pierde din intensitate. Toată lumea respiră când vede că pericolul a trecut. Chiar și cei mai bătrâni „lupi de mare" de pe vasul nostru n'au văzut o astfel de furtună.

Chiar și un submarin dela flotila din Constantinopol poate să ne povestească despre furtunile Mării Negre, căci a fost odată surprins de una din caracteristicile furtuni de pe Marea Neagră. La început a intrat în imersiune și a stat așa câtva timp, însă a fost nevoit să iasă la suprafață deoarece oxigenul se împuținase. Imediat el a fost cuprins de valurile imense ale Mării și dus spre coasta Anatoliei. Fiind cu totul în voia valurilor și neputându-se apăra, a fost aruncat la coastă.

Aceasta este un exemplu clasic de cât de periculoasă poate deveni în timpul unei furtuni Marea Neagră. Vai de vasele mici cari nu pot găsi din timp un port sau un adăpost natural. Ele sunt pierdute !

Din nenorocire, submarinul n'a mai putut fi readus la flotabilitate ; echipajul a salvat tot ce se putea salva, iar după patru zile, au venit patru distrugătoare rusești, cari au deschis focul, distrugând complect sumbarinul.

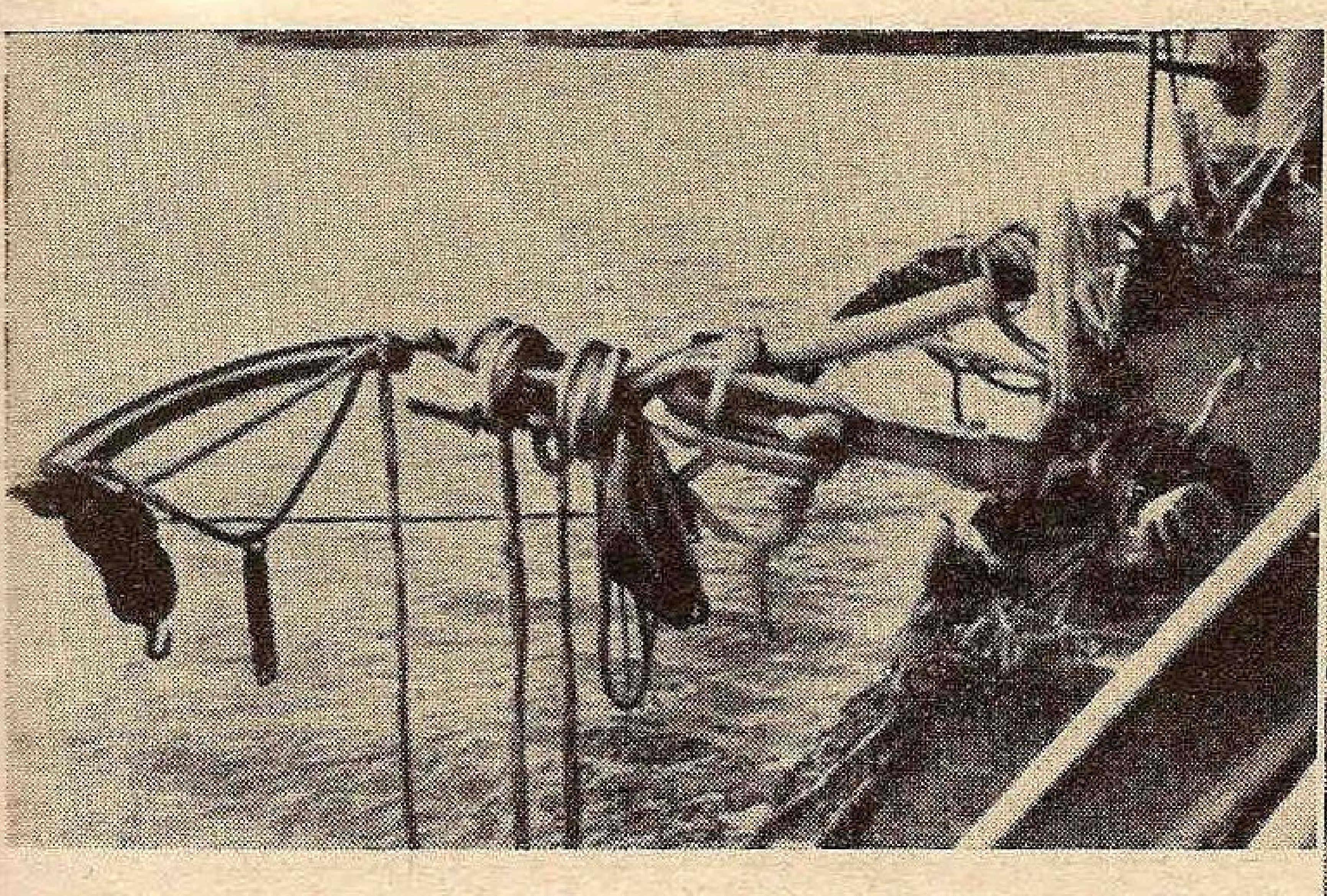
Incetul cu încetul ne apropiem de Bosfor. Abea seara târziu furtuna s'a liniștit complet, iar noi ne aducem aminte cu groază de clipele prin cari am trecut.

Şi „Goeben" are 23.000 tone deplasament, — pe când N. M. S. „Regina Maria" doar 1.800.

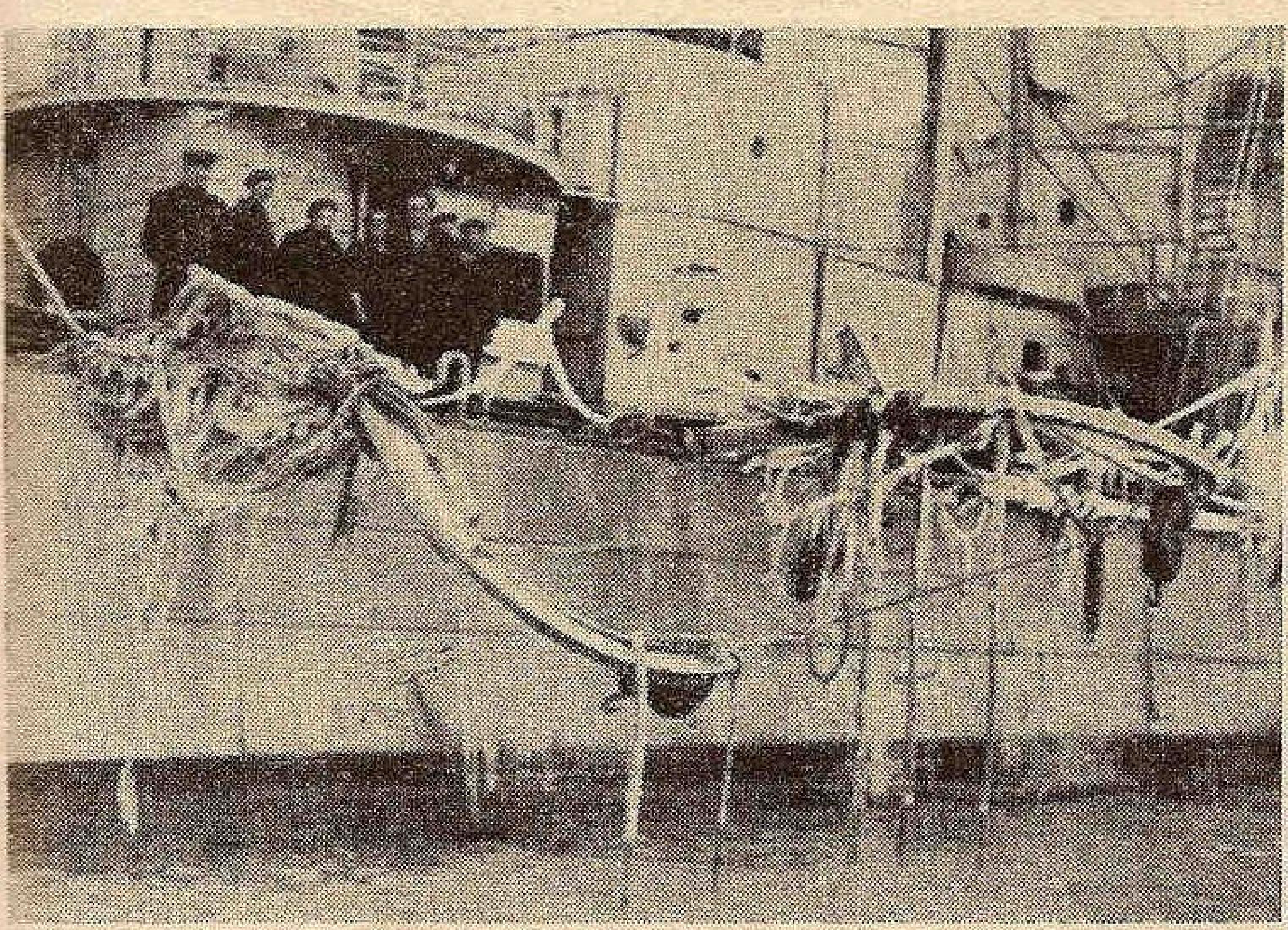
MOŞ DELAMARE

LIGA NAVALĂ

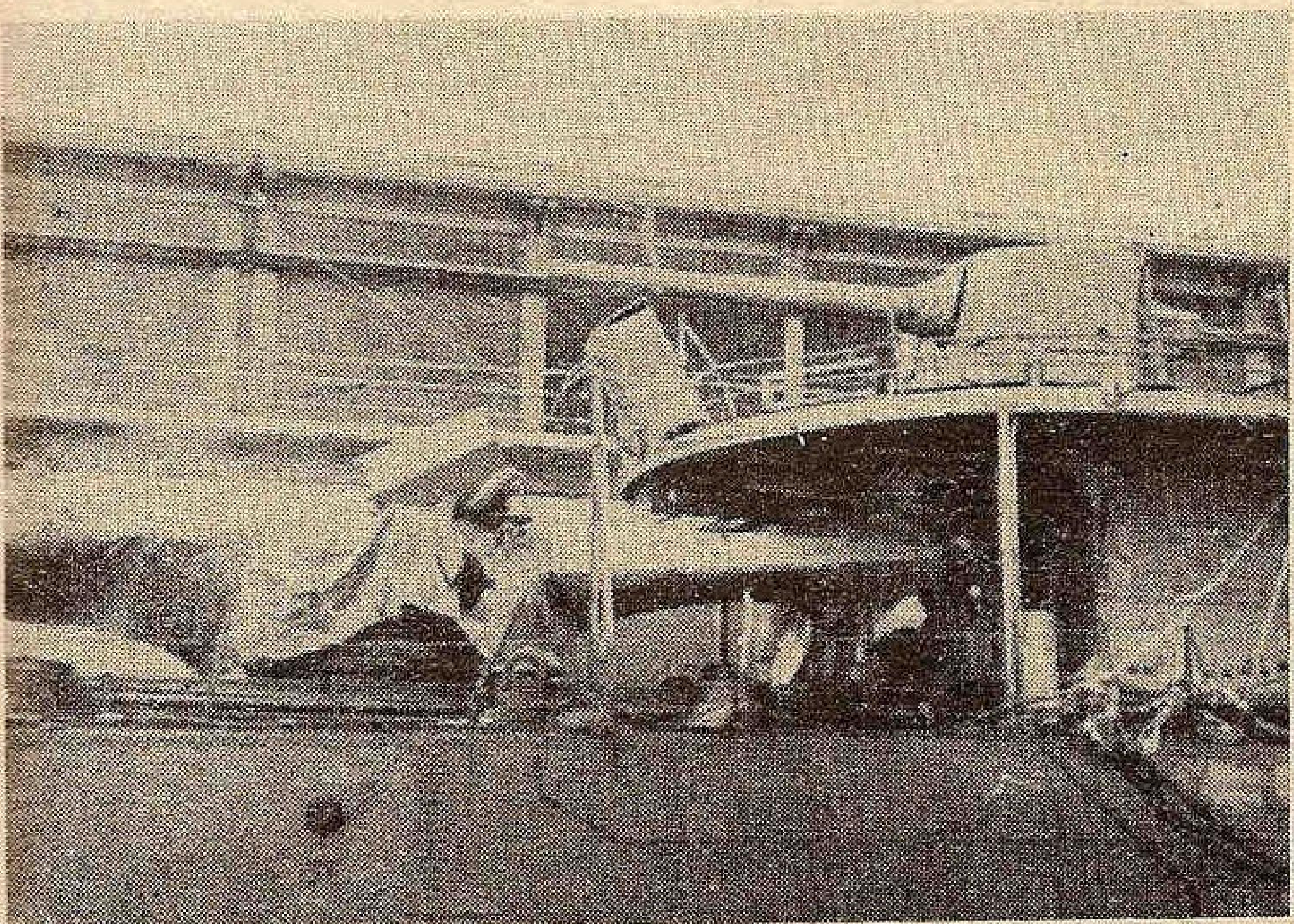
ASPECTE DELA ISTORICUL BOTEZ AL MĂRII



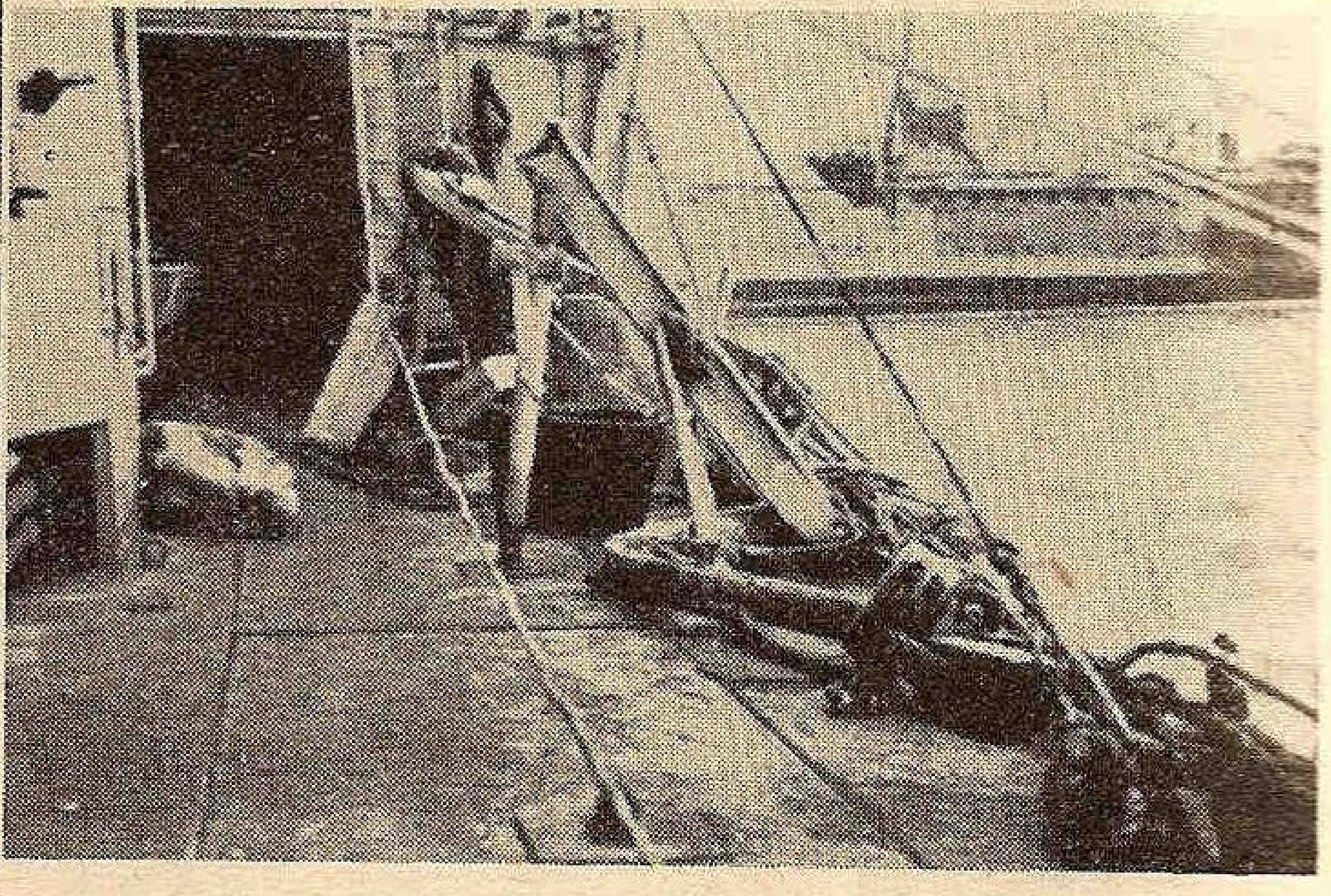
Gurile groase de oţel au fost frânte...



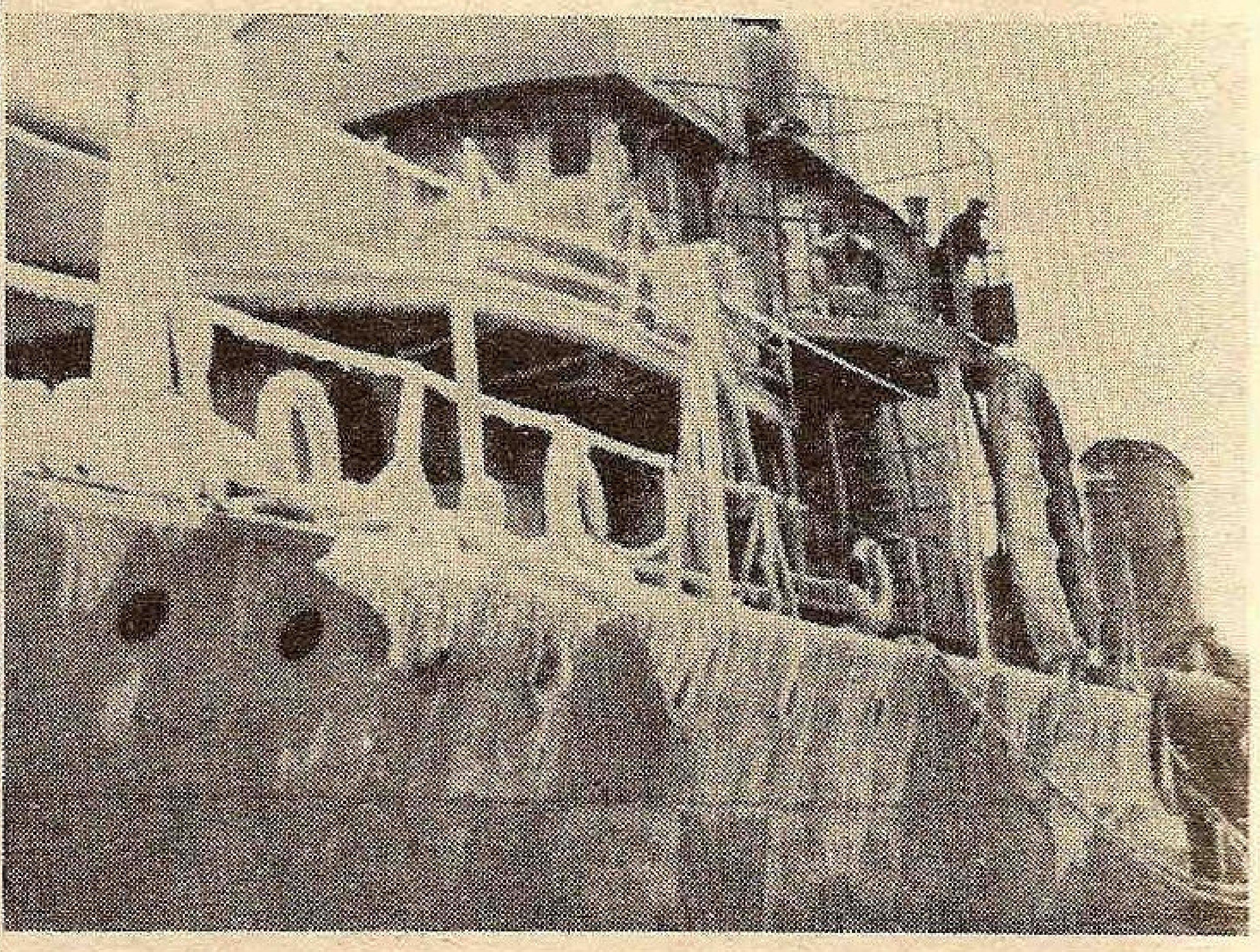
... sau îndoite ca nişte lumânări de ceară.



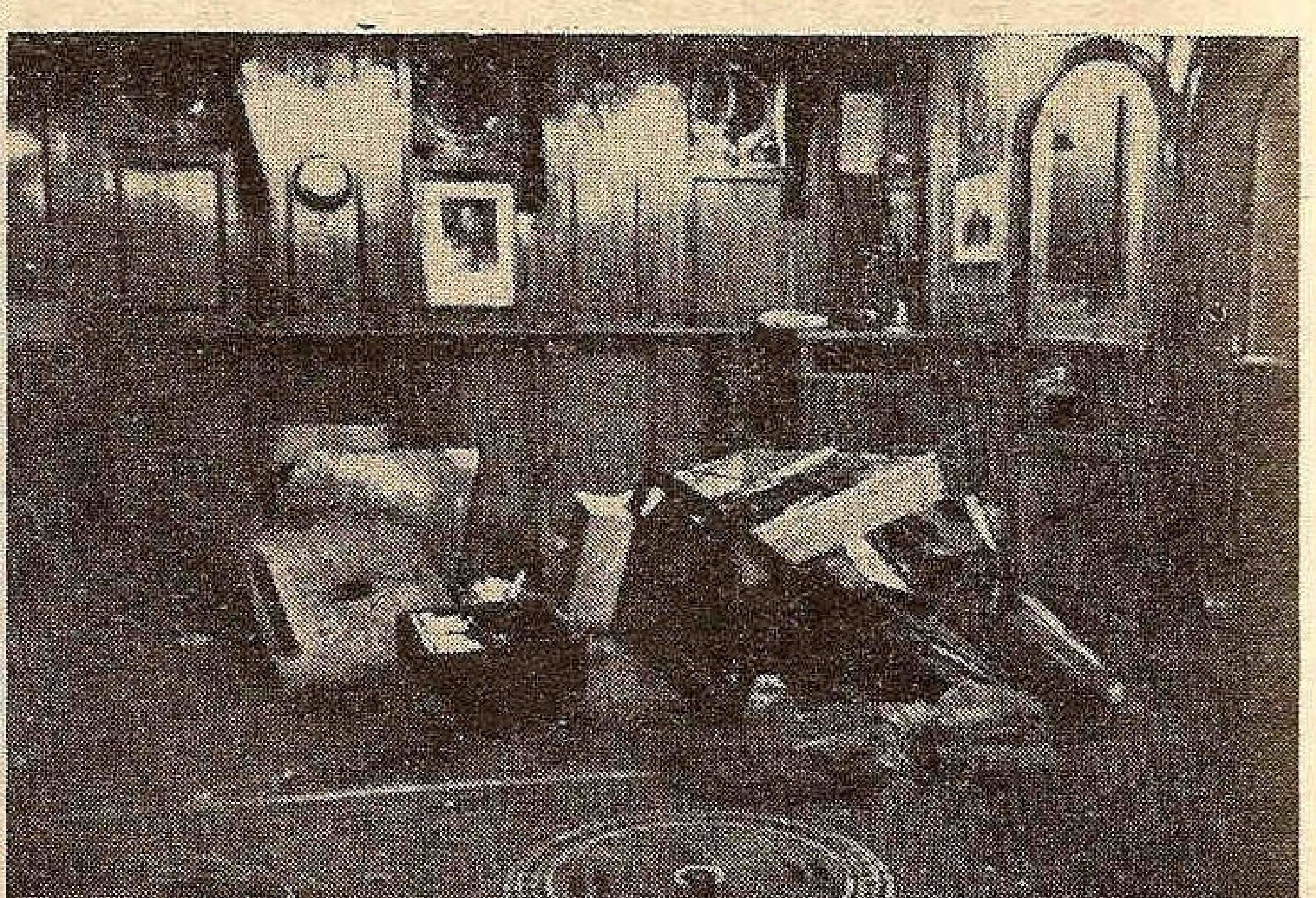
Chesoanele tunurilor au fost desrădăcinate din postamente.



Bastoanele dela balustradă au fost smulse şi transformate în proectile.



Gerul după fiecare val îmbrăca în ghiaţă comandă, tunuri, cabluri.

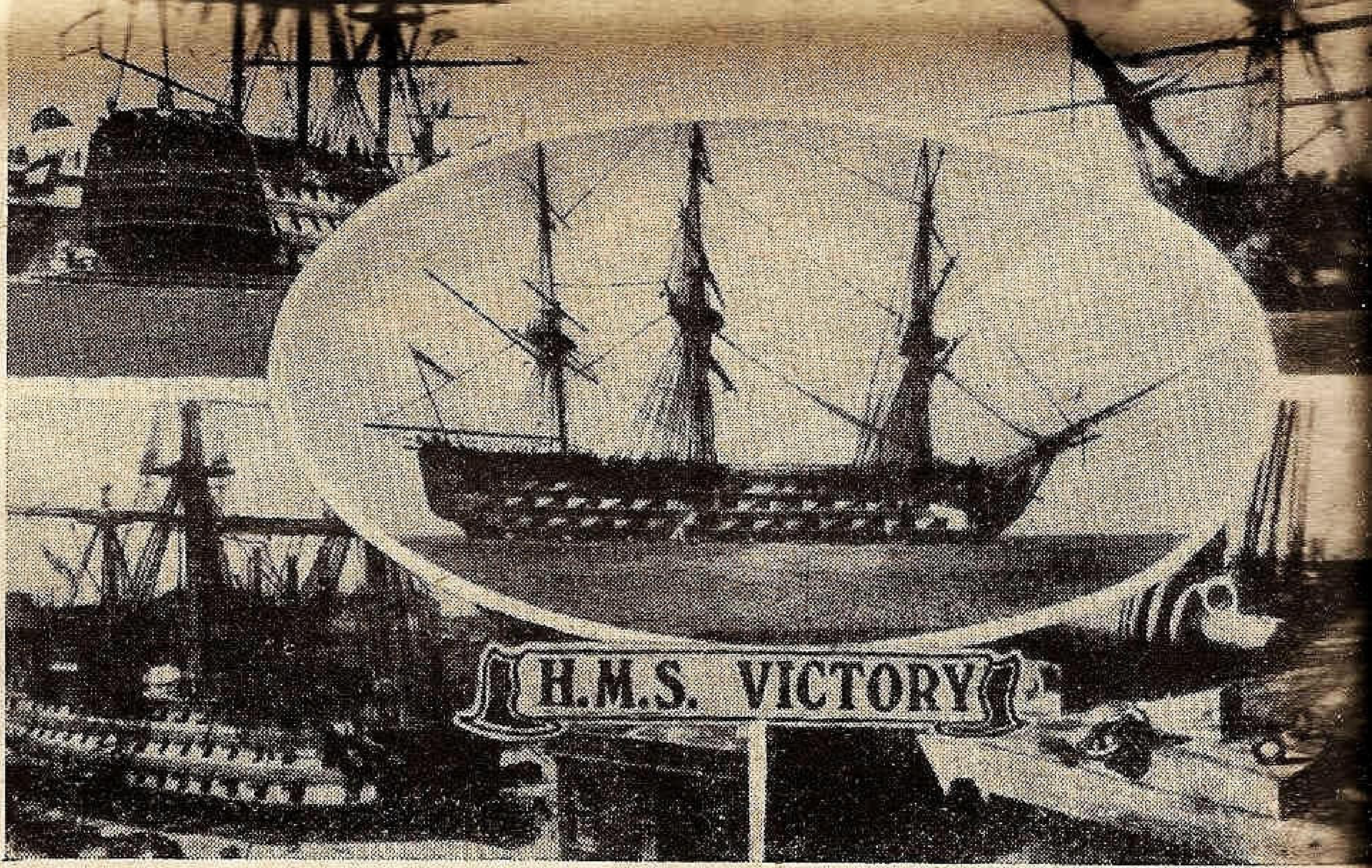


Paturile, mesele, dulapurile transformate în sfărâmături.

O vizită pe Nava Engleză „Victory"

Nava Comandant “Amiral Nelson“

de
Vice Amiral I. Bălănescu



Una din datoriile de căpetenie ale *Ligei Navale Române* este să desvolte o activitate cât mai vie pentru educațiunea morală a tineretului marinăresc, contribuind prin păreri și pilde la unul din postulatele naționale, care trebue să fie înainte de toate : *Formarea Caracterului.*

Națiunile mari, cu tradițiuni glorioase și demne de păstrat, cu fapte vitejești luminoase, adevărate faruri în negurile viitorului, au crezut că este o necesitate vitală ca tineretul să cunoască și să cinstească geniile navale ale timpurilor, să-și oțelească puterile sufletului la faptele eroice ale trecutului.

Cu adânc înțeles spunea filozoful englez Samuel Smiles în cartea sa *„Fii om de caracter"* vorbind despre însușirile oamenilor mari ai neamurilor :

„Cariera unui om ales rămâne totdeauna un monument de energie umană. Bărbații cari pășesc pe calea cea dreaptă și înălțătoare a vieții sunt adevărate faruri pentru progresul uman. Ei se aseamănă cu focurile ce ard pe coline. Luminează în jurul lor atmosfera morală iar raza spiritului lor, lucește vie pentru generațiunile viitoare. Este de cea mai mare însemnătate ca un popor să aibă un trecut asupra căruia să poată privi cu mândrie. Amintirea faptelor mari, a suferințelor nobile și actelor de vitejie a oamenilor trecutului, sprijină viața prezentului, o înalță și o menține".

De aceste gânduri sublime în esența lor, — s'a inspirat Amiralitatea Britanică, atunci când a hotărît ca nava de războiu *„Victory"*, nava Comandant a Amiralului Nelson în bătălia dela Trafalgar, să fie refăcută și așezată într'un doc uscat la Porstmouth, pentru a putea fi vizitată de fiii națiunei britanice veniți din toate colțurile imperiului și dominioanelor.

Am avut norocul să fac o vizită în vara anului trecut pe această navă, simbol al celei mai mari victorii maritime, câștigată în decursul secolelor de Amiralul Nelson, în ziua de 21 Octombrie 1805.

Cred că este instructiv să împărtășesc cititorilor tineri ai *revistei Ligii Navale,* impresiunile adânci ce mi-a lăsat vederea acestei nave cu tot materialul ei de pe vremuri și să pun în lumină, grija ce au Englezii să preamărească și să țină prezente în mintea fiilor patriei, faptele înălțătoare ale eroilor mării.

„Victory" este o navă cu pânze de 1000 tone deplasament, cu 100 tunuri și 750 oameni echipaj. Din tunurile vechi se mai păstrează numai patru în baterie, restul până la 100 sunt înlocuite în aceiaș mărime și model, cu tunuri de lemn în cele trei punți etajate. Proectilele sunt sferice.

Condus de Locot. Comandor Roskill dela Comandamentul Regiunei Maritime, scobor sub cele trei punți. Văd că pe timpul lui Nelson nu existau lanțuri la ancore, nava se servea de garline (parâme) groase, lucrate special pentru a rezista eforturilor și tracțiunilor.

Singurele mașini și obiecte utile în fier, nu sunt pe navă, decât o mare mașină de gătit prevăzută cu cuptor de pâine și o pompă de santină pentru evacuarea apei din fundul calelor.

Vizităm postul Aspiranților, unde fu scoborît Amiralul Nelson de Căpitanul de pavilion Hardy și de marinarii săi, după ce primi glonțul din gabia navei franceze „Redoutable".

Cabina aceasta este un altar al goriei navale britanice. In fundul ei, rezemat de bordaje, este așezat un mare tablou în ulei, luminat cu o lumină difuză, înfățișând scena când Amiralul Nelson, este adus în cabină de Căpitanul Hardy și vitejii marinari ai lui „Victory", cari l'au purtat pe brațe până la patul de suferință. Pe figurile marinarilor se citește profunda desnădejde în fața fulgerătorului sfârșit al eroului.

Mă închin cu infinită admirație și profundă pietate înaintea acestui loc sfânt al ultimelor clipe din gloria marelui geniu maritim *Horațiu Nelson* și apoi urcăm pe punte.

In urma noastră grupuri numeroase de vizitatori în special tineri liceeni, elevi de Marină, trec prin încăperile navei și din când în când se opresc și ascultă atenți explicațiunile ghidului, un maestru bătrân de marină, din personalul actual al navei.

Trecem spre pupa și vedem pe punte locul unde Amiralul Nelson a căzut străpuns în umăr de glontele ucigător.

Toată puntea navei „Victory" a fost înlocuită, afară de o porțiune de trei metri pătrați, unde Nelson a căzut rănit, după ce arborase la catargele lui „Victory" faimosul ordin semnalat flotei sale : *Anglia speră că fiecare om va face datoria sa* (England espects every man will do his duty).

Partea cea mai interesantă a navei este apartamentul din pupa și salonul Amiralului.

In tribord în cabina de dormit, se vede suspendat ca un pendul patul Amiralului.

Mă întreb dacă această suspensiune demi-cardanică a cușetei, nu este în legătură cu îndulcirea ruliului și cu povestea de atâtea ori auzită, că Nelson era sensibil la răul de mare.

In salon se vede masa în jurul căreia Nelson aduna pe Comandanții navelor flotei, pentru a le împărtăși planurile sale înaintea bătăliei.

In această sală, îmi spune Locot. Comandor Roskill, a fost pus sicriul cu rămășițele Amiralului Fisher Comandantul flotei Mediterane în anul 1935 şi mai în urmă Comandant al Regiunei Maritime Portsmouth.

După serviciul divin, rămăşiţele acestui Amiral au fost duse de un crucişetor în largul mărei şi lăsate după o scurtă ceremonie în adâncurile apelor, aşa cum i-a fost ultima dorinţă.

Ultimul loc ce vizităm pe nava „Victory" este balconul Amiralului dela pupa navei, de unde marele Nelson privea cu luneta mişcările şi evoluţiunile flotei sale, cu adevărat invincibilă.

Scoborîm în curtea Comandamentului Regiunei Maritime şi vizităm panorama bătăliei dela Trafalgar.

Pe o pânză imensă sunt zugrăvite artistic în ulei flotele combatante, flota britanică cu 27 nave de luptă şi flota franco-spaniolă cu 33 nave.

Bătălia este arătată în trei faze. Cea mai importantă fază este atacul principal (Nelson touch) când Nelson loveşte pe inamic cu flota dispusă în două linii, având obiective ariergarda inamică şi centru. O parte din gloria acestei mari bătălii revine şi Amiralului Colingwood Comandant al Escadrei a II-a, aflat pe nava „Royal Sovereign", care a desăvârşit succesul bătăliei şi a luat comanda flotei imediat după moartea lui Nelson.

Comandantul Şef al flotei Franco-Spaniole era Amiralul Villeneuve, bun marinar, onest şi devotat, din nefericire lipsit de încrederea în sine însuşi. Un ofiţer francez din flota comandată de el, se exprimă astfel de şef şi de flotă: *Este trist să vezi această flotă, care sub Latouche Treville era plină de activitate, iar acum nu are încredere nici în şeful ei, nici în ea însăşi.*

Terminăm vizita panoramei bătăliei şi ne îndreptăm pe lângă pavilioanele şi instalaţiunile ce se construesc pentru pregătirea *„Săptămânei Maritime a Marinei Britanice"*, operă de propagandă a Amiralităţii în unire cu *Liga Navală Britanică*, organizată la finele lunei Iulie.

Locot. Comandor Roskill solicită permisiunea autorităţilor în drept şi îmi oferă, după dorinţa ce i-am exprimat, o bucată din lemnul punţei originale a glorioasei nave „Victory". Această scumpă amintire a vizitei mele, o păstrez cu sfinţenie în vitrina biuroului meu alături de un cuţitaş de tăiat foile, dăruit de Lady Hoare, Soţia Ministrului Angliei, pe care sunt scrise rândurile: *Lemn din puntea lui Iron Duke, nava Comandant a Amiralului Jellicoe. Bătălia dela Jutland 1916.*

(*Iron Duke* a fost radical transformat).

Trafalgar-Jutland, ce doi poli ai supremaţiei şi mândriei britanice pe întinderea fără sfârşit a mărilor şi oceanelor.

Nelson, Jellicoe, Beatty, cei trei titani ai mărilor. Dorm somnul de veci în cripta eroilor din biserica Sfântu Paulus la Londra.

Nelson frânge trufia lui Napoleon, zădărnicindu-i visul cuceririi Angliei.

Jellicoe şi Beatty frâng temeritatea Impăratului Wilhelm, silind pe Amiralul Von Scheer să părăsească câmpul de bătălie la Jutland şi să se refugieze cât mai în grabă în bază la Wilhelmshafen.

Amiralitatea Britanică profund recunoscătoare acestor mari genii navale a dat unui mare chiurasat de linie numele de *Nelson*, iar acum în urmă intenţionează a da numele de *Jellicoe* şi *Beatty* altor două mari chiurasate, proectate a se construi în seria de 5 de 35.000 tone deplasament.

Vizita la Portsmouth îmi înalţă sufletul. De două zile forţele navale, forţele aeriene şi apărarea antiaeriană a regiunei maritime sunt într'o vie activitate.

In şantiere la Samuel Whitte şi la Tornycroft se lucrează febril pentru sporirea numărului distrugătoarelor.

Puterea navală britanică este în plină ascensiune. Amiralii Chatfield, prim lord naval şi Reginald Henderson, lord Controller, activează cu energie pentru executarea programului naval al Angliei.

Pare că ni se reamnteşte pe o scară mai uriaşe pregătirile războiului mondial. Anglia întârziată de curentul dezarmării şi sătulă de decepţiile din Mediterana îşi simte siguranţa împărăţiei ameninţată în Extremul Orient şi îşi propune să reacţioneze contra temerităţii Japoneze.

Anglia şi America, la care nu lipseşte concursul Franţei, pregătesc stăvilirea marşului Japoniei spre Indii, Indochina şi Australia. Rasa albă, ia poziţie în contra rasei galbene.

Amiral Cork Comandantul Şef al Regiunei Maritime Portsmouth, un amiral vioi şi foarte simpatic, mă primeşte în palatul Amiralităţii şi luăm dejunul cu ofiţerii Comandamentului.

In sala de festivităţi, admir tablourile celor mai mari Amirali ai Angliei, lucrate în ulei în mărime naturală: Rodney, Hood, Jervis, Nelson, Collingwood.

O atmosferă de sfinte tradiţiuni se desprinde din toate obiectele de artă, în special apar demne de remarcat vitrinele cu nefuri şi cupe de aur şi argint, primite ca premii de navele de luptă la trageri, lansări şi regate.

Aş fi peste măsură de fericit, să trăiesc să văd construindu-se la Constanţa şi Galaţi două demne palate ale Comandamentelor noastre de Dunăre şi Mare, unde să fim mândri să primim pe Amiralii străini, aşa cum primesc Amiralii Englezi pe oaspeţii lor la Portsmouth.

Vice-Amiral I. BĂLĂNESCU

„TECHNOMARINA"
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

Articole Technice, Combustibile, Navale, Electrice.

BUCUREŞTI: Bul. Carol 64 B. ✱ Adresa Telegrafică: Technomarina ✱ Telefon: 3.89.99

BILANȚ NAVAL 1937

de CĂLIN EUGEN BOTEZ

Dela 1919, cu greu am putea găsi un an, cu o atmosferă mai încărcată de temerile unui nou războí, ca anul ce a trecut.

Evenimentele navale ale acestui an au fost deasemeni de o excesivă importanță și vor juca un rol precumpănitor, poate unele chiar nefast, în desfășurarea anilor ce vor veni.

Prima zi a anului, 1 Ianuarie 1937, a văzut decesul oficial și definitiv, al acordului dela Washington. Criticat de mulți, subestimat de și mai mulți, nu i se poate totuși contesta importanța. Chiar dacă rolul său nu s'ar fi mărginit decât la oprirea pentru 15 ani a cursei înnarmărilor, începută a doua zi după marele război, și care nu putem ști unde ar fi dus și totuși a fost destul.

Dar prin acest acord, visul unei dezamăgiri s'a arătat a nu fi atât de utopic, cum credeau spirtele realiste, ci numai prematur. Deși nu general, ci numai parțial, deși nu complect ci numai limitativ, deși nu definitiv, ci numai temporar, acordul dela Washington însemnează totuș prima înțelegere dintre popoare pentru ocolirea războiului prin îngrădirea înarmărilor. Poate că principala sa calitate a fost tocmai caracterul acesta mărginit, care l'a făcut să dureze până la expirare.

Ritmul luat de înarmările navale încarcă cu nori orizontul politicii internaționale, și incertitudinea la care va duce actuala întrecere, face să se regrete de toți climatul politic în care a fost posibilă încheerea defunctului acord. Chiar a doua zi după expirarea înțelegerii dela Washington, la 2 Ianuarie, se semnează între Italia și Anglia „gentleman's agreement"-ul privitor la Mediterana.

Azi, când aceste „ declarații mediterane" nu mai prezintă decât un interes pur istoric, ne dăm seama exact de rolul ce ar fi trebuit să-l joace, și'n special de problemele ce nu le-a rezolvat discuțiunile italo-britanice.

Italia în deosebi dorea o înțelegere cu Anglia, în scopul de a câștiga recunoașterea noului imperiu și de a căpăta o garanție din partea acesteia că echilibrul de forțe din Mediterana nu va fi modificat prin măsuri britanice de natură a remedia situația deficientă din 1935, la isbucnirea conflictului etiopian. Tendința inițială era, ca după înțelegerea cu Anglia să se realizeze una generală cu toate statele mediteraniene.

Rezultatul tuturor acestor bune intențiuni a fost semnarea unui acord bilateral, mult departe de statutul mediteranian visat, ce rămâne și azi încă un pios deziderat pentru viitor. Prin natura sa chiar, bilateral în loc să fie general, „gentleman's agreement-ul" a trebuit să excludă problemele technice, și să se mărginească la recunoașterea reciprocă a intereselor ce ambii contractanți au în Mediterana. Importanță mai mare are declarația recunoașterii și respectării statului-quo teritorial în bazinul mediteran, adică în clar renunțarea de către Italia la orice pretențiune asupra Dalmației și Anatoliei. Era prețul oferit de Duce pentru o înțelegere cu Anglia.

Incontestabil că înțelegerea de mai sus a avut rolul de a destinde pentru un timp încordarea anglo-italiană. Marile probleme însă, cărora nu le dăduse nici o deslegare, continuarea politicii italiene în Spania, Palestina, Egipt, înarmările masive britanice și fortificarea accelerată a Ciprului, Maltei și Gibraltarului, — îi reduc valoarea la mai puțin chiar decât un simplu armistițiu mediteranian.

Războiul intern spaniol a continuat să concentreze cu o egală intensitate atenția, în tot timpul anului, străbătut de crize acute, primejduind liniștea lumii. Una din acestea a fost incidentul „Deutschland" ivit în urma bombardării acestei nave în portul naționalist Ibiza, de către avioanele guvernului din Valencia, bombardament care a avariat cuirasatul și a cauzat moartea a circa 30 persoane din echipaj. Se cunoaște răspunsul German, bombardarea Almeriei de către escadra germană, incendierea orașului, sute de victime.

Răspuns imediat, energic și... modern în această epocă de dispariție a așa numitului „drept al ginților", manieră în evidentă contradicție cu modul lent și moderat de răzbunare a rănirii amorului propriu național, adoptat de Anglia, Franța și Statele-Unite, în ocaziuni similare. Războiul spaniol este ocazia de reapariție pe scena politicii mondiale a marinei germane, reapariție tocmai într'un bazin în care era mai puțin dorită, în Mediterana.

Al III-lea Reich ne arată, că dă marinei aceiași importanță ca instrument al politicii externe, ca și în fosta diplomație imperială (Agadir, Tanger, etc.)

Vădita intervenție a Rusiei, Italiei, Germaniei și Portugaliei în războiul civil spaniol a dus, după lungi și laborioase discuții în comitetul de neintervenție dela Londra, la instaurarea sistemului de control naval al coastelor și căilor de mare și uscat ale peninsulei iberice.

Deși scopul mărturisit a fost oprirea intrării de luptători și material de război destinat taberelor spaniole, rolul său a fost mai mult de a da o satisfacție opiniei publice mondiale, a fost o simplă ipocrizie diplomatică.

Destul de abil a procedat Rusia, care deși a aderat la acord, a declinat învitația de a trimete unități navale să colaboreze la control. Măsură evident luată pentru a nu stârni susceptibilitatea Angliei, extrem de sensibilă la apariția unei noui puteri navale cu forțe în Mediterana.

Controlul a luat ființă la 6 Martie, a necesitat un aparat foarte complicat, și nu a fost nici pe departe atât de efectiv cât ar fi fost nevoe pentru a duce la ținta mărturisită la înființarea lui, stingerea războiului prin lipsa de material necesar continuării.

Realitatea este că alte interese decât cele de pură ideologie afișate, au fost, care au cauzat amestecul atât de aprig în conflict al puterilor străine. Bogățiile miniere, situația strategică de prim ordin a Spaniei flancând drumurile traficului în Mediterana și Atlantic, Balearele, cheia Mediteranei Occidentale, Marocul spaniol opus Gibraltarului, Canarele și Rio de Oro, bune baze de acțiune în Atlantic, nu erau obiective de lăsat la discreția unei certe numai între Spanioli.

In domeniul strict al operațiilor navale, prima concluzie este aceea a superiorității unei marine bine încadrate asupra alteia prost încadrate. Deși forțele guvernului din Valencia sunt mai numeroase dispunând în plus față de cele naționaliste de o navă de linie (după scufundarea lui „Espana" la Santander, pe mine), 14 admirabile distrugătoare și circa 10 submarine moderne, totuși aceste forțe au pierdut complect stăpânirea mării, după cum la începutul războiului civil nu putuseră opri aducerea în Spania a contingentelor marocane.

Escadra naționalistă, compusă în esență din crucişetoarele „Baleares", „Canarias", „Cervera" şi „Navarria" (ex Republica), cu un admirabil spirit de iniţiativă şi înţelegere a rolului ce trebue să joace, a fost peste tot, dând tot concursul ce-l puteau oferi prea slabele sale mijloace pentru întinderea sarcinii. Ajutând efectiv armata de uscat la cucerirea Malagei şi în campania din ţara Bascilor şi Asturii, ţinând continuu marea pentru a intercepta transporturile destinate porturilor guvernamentale, executând dese bombardamente ale acestor porturi, această escadră a arătat o eficienţă infinit superioară celei guvernamentale rămasă tot timpul în porturi şi abia încercând timide escortări de convoae.

Atitudinea pasivă a flotei guvernamentale se datoreşte în deosebi incapacităţii echipajelor, lipsei unui comandament responsabil, şi în special lipsei de cadre, majoritatea ofiţerilor marinei spaniole trecând în tabăra naţionalistă, mulţi fiind chiar ucişi în perioada anarhică dela începutul războiului.

Exemplul luptelor între o flotă organizată şi antrenată, ilustrat în bătăliile între flota franceză din timpul Republicii şi cea britanică, se reeditează mai impresionant aci, ambele escadre fiind armate cu echipaje de aceeaş origină iar navele fiind de aceeaşi construcţie. Dacă guvernul din Valencia a putut improviza o armată care să apere Madridul şi chiar să înfrângă la Guadalajara legiunile italiene, veterane ale campaniei din Etiopia, nu a putut până azi forma echipajele care să dea viaţă frumoasei escadre înţepenite în port, la Cartagena.

Ca şi'n războiul de seccesiune american, stăpânirea mării ajunge să apese din ce în ce mai mult asupra desfăşurării războiului, şi probabil şi desnodământul său va fi în favoarea părţii ce va fi în măsură să intercepteze mai complect comunicaţiile pe apă ale adversarului.

Tot acest nefericit războī spaniol a făcut să reapară în mările europene, o instituţie ce părea dispărută de mult, pirateria. Poate termenul pare cam exagerat, cum exagerat a fost aplicat războiului submarin german. Totuşi juridiceşte, navele şi submarinele ce au scufundat vasele de comerţ din Mediterana, nu erau decât piraţi. Dacă avertismentul se pare că a dispărut din uzanţele războiului modern, de mult nu s'au mai văzut nave luptând fără pavilion şi nerecunoscute ca aparţinând nici unui beligerant.

Pentru un timp scurt, marea aceasta, arteră principală de comerţ şi leagăn de civilizaţie, a prezentat dela Dardanele la Gibraltar, neaşteptatul aspect pentru epoca în care trăim, a unei regiuni pline de primejdii, în care în plină pace, nave neutre erau ameninţate de torpile, obuze şi bombe anonime.

Evenimentele erau de această dată cu mult prea serioase, deaceea şi reacţiunea a fost atât de imediată.

Prea multe interese erau lezate pentru ca o înţelegere să nu fie posibilă într'un timp mai scurt.

Cu toată abţinerea Germaniei şi Italiei, cu toată atmosfera turbure din Rusia, conferinţa dela Nyon a dus în două zile la un acord complect între ţările din bazinul Mediteranei. Şi e caracteristic că acordul nu a fost mijlocit nici de Liga Naţiunilor, nici de letargicul Comitet de ne intervenţie dela Londra. Actele de piraterie au încetat înainte chiar de punerea în funcţiune a aparatului de protecţie a traficului imaginat la Nyon, forţe de escortă, drumuri patrulate, reţinerea submarinelor statelor contractante în porturi, scufundarea imediată a navelor ce se dedau la acte de piraterie. Unanimitatea obţinută la Nyon a dus şi la reuşita conferinţei technice dela Paris, a cărui mare succes a fost obţinerea concursului Italiei la asigurarea navigaţiei în Mediterana.

Cu toată revenirea la un regim mai normal, evenimentele întâmplate, ne fac cu totul pesimişti cu privire la soarta tuturor convenţiilor încheiate până azi, privind regulele şi umanizarea războiului pe mare.

Pentru un om cu mentalitatea dela finele secolului XIX, din vremea când în multiple conferinţe internaţionale, popoarele se trudeau să înjghebeze nereguli de drept internaţional, cât mai complecte şi umanitare, evenimentele de azi apar direct neînţelese, sau o vertiginoasă întoarcere la un nou Ev-Mediu.

Tocmai când desfăşurarea războiului spaniol părea să făgăduiască o lichidare a sa fără antrenarea altor complicaţii, isbucni conflictul chino-japonez. De mult se ştia că Japonia pregăteşte un nou pas pe continent, dar nimeni nu credea ca aceasta să aibă loc încă atât de curând. Trebuia însă profitat excesiv de favorabila conjunctură politică.

Slăbiciunea internă actuală a Rusiei, pasivitatea Angliei, ocupată în Europa şi'n realizarea vastului program de înarmare, evidenta rezervă a Statelor-Unite şi ele abia la începutul înarmărilor, unificarea şi industrializarea rapidă a Chinei sub conducerea guvernului din Nanking au decis pe Japonezi. Cazul scufundării canonierei americane „Panay" de Japonezi, deşi a arătat o impresionantă aprobare a politicii preşedintelui Roosevelt de către opinia publică americană, a evidenţiat dorinţa acestei ţări de a evita un conflict armat.

Operaţiile navale au fost toate cele ce şi le poate permite o mare putere maritimă în faţa unui adversar a cărui forţe navale nu-i pot opune nici cea mai mică rezistenţă.

In orice caz însă, chiar dacă Japonezii vor părăsi actualele lor cuceriri în China, după cum declară, mulţumindu-se numai a creea noui state semi-vasale de tipul Manshukuo, insulele ocupate dealungul coastei chineze, nu le vor mai retroceda. Aceste insule, Trouming în estuarul Jang-tseului, Linting şi Pratas la S. E. de Hong-Kong, Hona-Tao între Shanghai şi Fuceu, şi Quemoy la intrarea portului Amoy, sunt menite să contitue în viitor bune baze navale şi aeriene în imediata apropiere a coastelor chineze, a Hong-Kongului, şi-a marei artere de trafic Singapur-Hong-Kong-Shanghai.

Ele înseamnă un pas mai mult al Japoniei spre Sud, spre Filipine, Indiile Olandeze şi Australia.

Baze navale au fost deja amenajate în Pescadore, la Ma-Kung, la Saipan, în Mariane şi la Trunk, în Caroline, în insulele pe care Japonia le-a primit sub mandat şi pe care la retragerea sa din Soc. Naţiunilor, a declarat că nici nu se gândeşte să le restitue.

Marea desvoltare a aviaţiei transatlantice a făcut de altfel să se încingă o adevărată vânătoare după insule, într'un ocean în care nimic nu părea neocupat, privind pe atlasuri.

Aşa Statele-Unite au anexat în 1936, trei micuţe insule: Baker, Howland şi Jarvis pe drumul Hawai-N. Zeelandă; Anglia a luat în stăpânire în 1936 insulele Phoenix, în 1937, insula Henderson şi doi atoli situaţi între America de Sud şi N. Zeelandă; Franţa în 1935, insula Clipperton, în largul coastei mexicane, şi grupul Pratly între Indochina şi Filipine.

Cauza este că toţi aceşti atoli se pretează admirabil la amerizarea hidroavioanelor, cu pânza lor de apă apărată cu centura de recifuri coraliere de vânturile şi valurile din larg.

Destul de neobservată a trecut, în luna Noembrie, intrarea în vigoare a acordurilor navale anglo-german şi anglo-rus, încheiate unul acum doi ani, altul anul acesta.

Originea lor se ştie că este dorinţa Angliei de a se asigura contra unor neprevăzute înarmări pe mare, asigurare neapărat necesară pentru politica ce e silită s'o ducă în Mediterana și în Extremul-Orient. Forța și slăbiciunea imperiului rezidă în aceeaș realitate, întinderea lui. Forța și slăbiciunea sunt funcție de tăria sau fragilitatea legăturilor între părțile imperiului. Marina, și numai marina poate asigura tăria și continuitatea acestei coheziuni necesare. Deaceea politica engleză, are nevoe de aceste instrumente, acordurile navale, spre a porni dela date certe, și a nu pierde nici un efort inutil în opera de înzestrare a flotei. Amiralitatea are nevoe să știe cât din tonajul total va fi silită să păstreze în Marea Nordului, și de cât va putea dispune pe alte eventuale teatre de război, Mediterana sau mările Chinei.

Și așa ajungem să vorbim de întrecerea angajată încă din anii trecuți, dar care abea cu anul acesta bate în plin, între construcțiile marilor puteri navale. Cum deja prevedeam într'o precedentă cronică (din 1935) punerea în construcție a chiurasatelor italiene de 35.000 tone, a însemnat reînceperea construcțiilor de nave de linie, după lungul armistițiu dela Washington. Azi nu sunt mai puțin de 18 chiurasate pe șantier, iar 1938 va aduce mărirea acestui număr. Ritmul construcțiilor e din ce în ce mai grăbit, programelor navale li se răspunde cu contraprograme, acestea sunt complectate cu programe suplimentare, înfine totul amintește de cele mai frumoase timpuri ale ajunului marelui război.

S'a vorbit și discutat mult, de baze navale în special asupra celor din Mediterana, pe vremea conflictului etiopian. S'a ajuns a se contesta aproape orice valoare militară bazele engleze. Totuși azi se creează și se organizează cât mai bine numeroase baze în această mare. Italia întărește Pantellaria, Cagliari, Leros, Tobruk; Franța creează un nou port de război la Mars-el-Kebir, lângă Oran, Anglia fortifică Chyprul, modernizează Malta și Gibraltarul, fără a mai vorbi de formidabilele lucrări dela Singapur, cheia de boltă a imperiului colonial.

Apare azi ca sigur, că Mediterana va fi o mare complect închisă traficului, sub orice pavilion, în cazul unui conflict armat, în special a unuia anglo-italian. Dacă pentru Anglia, aceasta va fi o lovitură grea, pentru Italia probabil, mai ales în cazul unui război de oarecare durată, ar fi direct mortală.

Aspect interesant ar lua, bineînțeles în cazul unui război în care ar fi amestecați câți mai mulți riverani, operațiile navale. Distanțele mici, posibilitatea aviației de a acționa în orice punct al câmpului strategic, vitezele mari ale navelor de azi, vor fi de natură să dea războiului un aspect cu totul inedit.

Deasemeni, de unde până acum eram obișnuiți a privi pe Italia ca cea ce va duce lupta contra traficului și bazelor engleze în Mediterană, aceasta apărându-se numai, e probabil că trebue să ne obișnuim cu perspectivele unei situații tocmai inverse. Dintr'odată înțelegem situația favorabilă a Angliei, fixată în puncte extrem de sensibile pentru Italia, dispunând de multe obiective ușor de atacat, oferind în schimb ținte puține, reduse, ușor de apărat de atacuri aeriene, invulnerabile față de atacuri terestre și navale (poate cu excepția Egiptului).

Poate să fie asta și una din cauzele pentru care Italia ține să ajungă prima putere din lume în submarine, tocmai pentru a fi în măsură să stânjenească traficul britanic pe căile ce i-ar mai rămâne pe oceane, după închiderea Mediteranei.

Deasemeni aceasta e și unul din interesele ce-l prezintă Marocul Spaniol, adică unul din malurile Gibraltarului.

Începerea lucrărilor de refacere și mărire a bazei de la Simonstown, în Africa de Sud, arată interesul ce-l poartă Anglia din nou vechiului drum al Indiilor.

Anul 1937 pare să indice dorința Rusiei de a deveni o putere atlantică, prin crearea noului port de război dela Murmansk și detașarea acolo a unei puternice escadre.

Deasemenea construește un nou port, Comsomolsk, în marea de Ochotsk, la N de Vladivostoc.

Drumurile atlantice au mai prilejuit în acest an și o interesantă competițiune anglo-germană după prietenia Portugaliei. Războiul civil spaniol, ce n'o putea lăsa indiferentă pe această soră siameză a Spaniei, a apropiat Portugalia de Italia și Germania din motive de ideologie politică. Un moment s'a crezut chiar că alianța seculară cu Anglia a fost ruptă. Presa germană nu mai ridică nici o pretenție la coloniile portugheze, opinia publică din Anglia și Franța devenise nervoasă, se vorbea chiar de o anexiune a Azorelor de către Anglia.

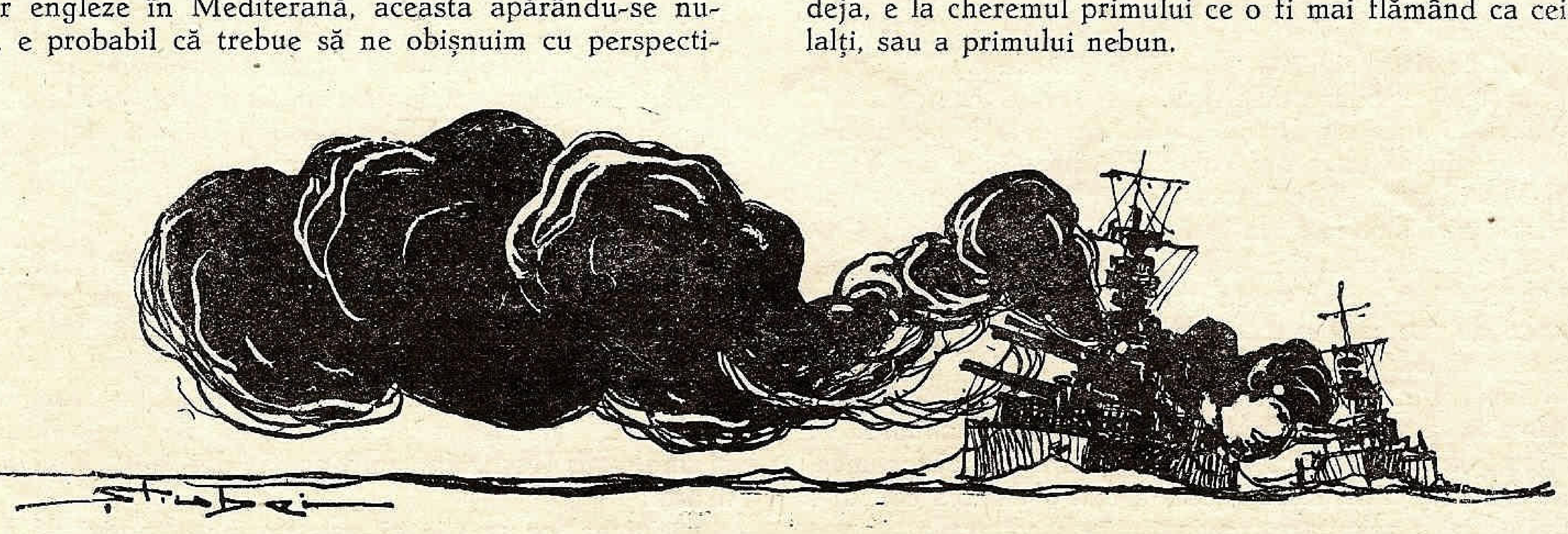
Spre finele anului totuși, o reînoire a tratatului cu Anglia a venit să reconfirme vechea prietenie. Realitatea este că poziția geografică a Portugaliei și coloniilor ei, o face azi un aliat remarcabil pe marile căi oceanice. Triunghiul Lisabona-Cap Verde-Azore controlează toate drumurile Atlanticului.

Oricum, dacă anul care a trecut, nu a reușit să spulbere nori grei adunați asupra omenirii, a putut totuși deschide ochii tuturor asupra lor. A parvenit deasemeni să separe popoarele în pacifice și războinice, sau democratice și imperialiste, sau sătule și flămânde.

A mai reușit să transforme înțelegerile numite axe, în triunghiuri și prin aceasta să garanteze, la nevoe, incendierea automată cât mai complectă a planetei.

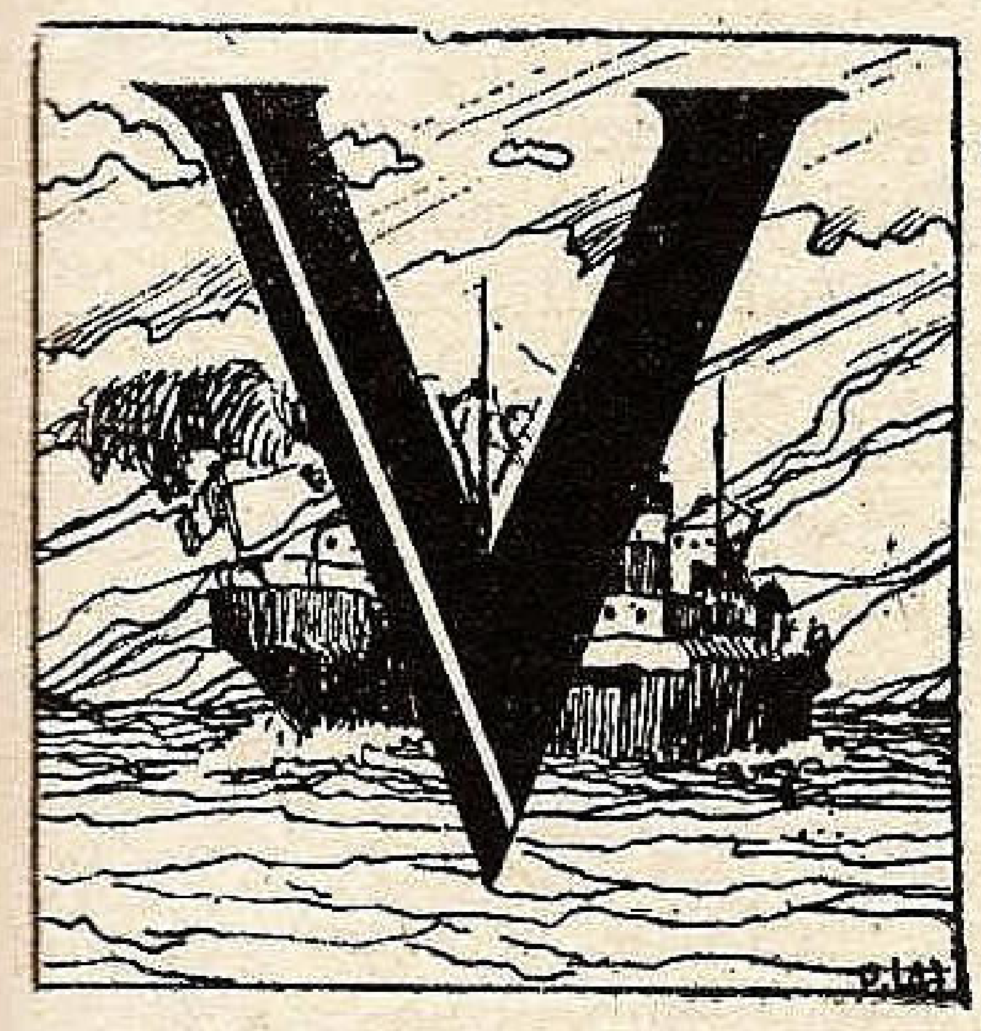
Insfârșit a demodat complect ideologia Societății Națiunilor și securitatea colectivă.

Azi știm cel puțin sigur că porumbelul Păcii nu se mai adăpostește în hulubarul lui dela Geneva, ci rănit deja, e la cheremul primului ce o fi mai flămând ca ceilalți, sau a primului nebun.



3)

DIAVOLUL MARII



Velierul american *Pass of Balmaha*, de 1852 tonaj net și (5000 tonaj brut) încărcat cu bumbac destinația Arhanghelsk, este oprit de un crucișetor englez și trimis cu escortă militară la Kirkwall (Scapa - Flow) pentru a i se controla actele bordului.

In drum însă, întâlnește un submarin german.

Comandantul velierului, contând pe calitatea lui de neutru, dezarmează escorta engleză, aruncă armele în mare și primește propunerea ofițerului neamț de a merge la Cuxhaven unde să vândă germanilor încărcătura și nava destinată să devie vestită cu numele de *Seeadler* și sub comanda lui v. Luckner.

Amenajările velierului pentru misiunile de corsar, se execută în șantierele Teklenborg, sub supravegherea căpitanului Kling, autorul mai multor rapoarte prin care arată avantajele pe care le prezintă velierele în războiul de cursă, ele fiind independente de bazele de aprovizionare cu cărbuni.

Pentru a ascunde lucrătorilor adevăratul scop, s'a lansat svonul că nava este pregătită a fi navă școală.

Se instalează un motor auxiliar. E foarte natural : pentru instrucția elevilor mecanici !

Coridoarele se amenajează pentru locuințele a 400 „viitori elevi" în cabine comode de 3—4 cușete, lavoare, dulapuri, etc. apoi careuri numeroase, biblioteci cu cărți franceze, engleze, gramofon, jocuri de societate, ș. a.

Luckner supraveghează deasemenea lucrările sub numele de v. Eckman inginer însărcinat de Ministerul Marinei cu urmărirea progresului făcut zilnic de nava Școală *„Walter"*....

Nava are motorul de 1000 cai, tancuri de motorină pentru 480 tone, apă 360 tone, iar cambuza poate lua provizii pentru 2 ani.

Pe punte se vor ambarca lemne pentru a împiedeca deschiderea bocaporților și a face lungă și greoaie o încercare de inspectare a magaziilor.

Apoi se procură hărți de tot felul, vechi și roase ca și cum ar face parte din inventarul unei nave care a navigat necontenit în toate mările globului.

Numele ei de „ocazie" va fi *„Maletta"* sub pavilion Norvegian și va transporta lemne și alte materiale de la Copenhaga la Melbourne. Și ca orice navă cu adevărat norvegiană, se cumpără dela Oslo (pe vremea aceia Cristiania) sextante, cronometre, barometre ; apoi un anumit număr de fotografii de bărbați și mai ales de fete, care se pun în ramă și se agață la căpătâile cușetelor din postul marinarilor ; însfârșit haine, caete, cărți, provizii, veselă, etc. Absolut tot ce ar putea fi văzut de ofițerii crucișetoarelor inamice care întâmplător ar inspecta nava.

Nimic nemțesc ; nici măcar berea. In careul ofițerilor sunt la loc de onoare Suveranii Norvegiei și Eduard al VII-lea socrul Regelui, iar pe canapele sunt aruncate cu elegantă neglijență, perne cusute cu culorile norvegiene.

Și fiindcă marinarii — scrie v. Luckner — *au întotdeauna obiceiul de a păstra scrisorile în cutii vechi de „țigări, ne-am „scris" fiecare una sau mai multe despre „treburi familiare, afaceri și mai ales despre dragoste ; „iar pentru eventualitatea în care un ofițer inamic ar fi „cerut carnetul vreunui marinar cu intenția de a-i cere „relații despre locul natal și alte detalii, am întocmit „pentru fiecare, un „tabel" de răspunsuri, prin care marinarul trebuia să informeze imediat, numele comunelor vecine, adresa unchiului X sau a mătușii Y, ora plecării trenurilor din sat, numele prefectului, culoarea „gării, fizionomia primarului, numele navelor pe care „mai fusese ambarcat, și altele...*

„Apoi fotografiile "logodnicelor" erau prevăzute cu „numele atelierului fotografic și dedicația respectivă.

„Dar lucrul cel mai greu era plicurile și mai ales mărcile, care trebuiau să fie din Hong-Kong, Honolulu, Yokohama... și din toate părțile globului unde marinarii „noștri navigaseră.

„Hârtiile deasemenea, trebuia să pară vechi după „dată.

„In jurnalele de bord erau trecute însemnări din „voiajele" precedente, care trebuiau să corespundă cu — „realitatea". Spre ex : marinarul Carol și-a rupt un picior... Cypt, intrat în spital... etc., apoi dacă tatăl lui „Henrik Olsen era mort, trebuia ca scrisorile să fie din „partea mamei și surorilor, etc.

„Insfârșit am pregătit toate amănuntele cu meticulozitatea germană așa că Maletta (Nr. 2) să nu dea de bănuit sub nici un aspect".

Nu mai puțin riguroasă a fost alegerea marinarilor. Chiar v. Luckner se ocupă personal. Statul Major prevăzuse 64. Au fost recrutați cei care cunoșteau limba norvegiană, apoi flotilele de submarine le-au dat motoriștii. Echipajul astfel pregătit, este trimis într'un scurt concediu, în timp ce *„Maletta"* botezat cu adevăratul ei nume *„Seeadler"*, face probele pe Weser, reușind de minune.

Echipajul sosește din concediu. Ce oameni ! Kling, ofițer distins cu experiență căpătată în celebra expediție Filchner. Pries, o namilă de 1,92 înălțime, fost tovarășul lui „Felix" în timpul stagiului militar, gata oricând să „intervie". Kirkeiss, căpitan de rezervă, ofițer cu artileria, un om calm și liniștit. Apoi Lüdeman, un bătrân lup de mare pilot transoceanic ; Permien șeful de echipaj, ras în cap, cu o „burtică" respectabilă și cu sifleia (obicei !) ascunsă în vestă ; Krauss, șeful mecanic și tot personalul, cu ochii sclipind de licărirea succesului pe care-l așteptau.

Totul e gata. Intr'o noapte întunecată de Noembrie *„Seeadler"* dispare dela gurile Weserului pentru a ancora la Norderaue, unde echipajul află despre misiunea lui și nava își complectează încărcătura de lemnărie, pentru a face imposibilă orice comunicație cu magaziile, prin bocaporți.

Dar comunicații secrete există : în arborele mare sunt uși automate, magazii unde se păstrează armele, munițiile și uniformele, toate cu intrări pe care numai cine le-ar fi cunoscut, le-ar fi putut întrebuința.

Oamenii își învață pe de rost „rolurile". Niciunul nu este îmbrăcat în uniformă. Serviciul se face ca pe o navă comercială iar comenzile se dau în limba norvegiană, așa că v. Luckner este chemat *„gubben"* (comandant).

Totul este pregătit, dar în momentul când ancorele sunt gata de virat, sosește ordinul:

„Intârziați plecarea până la întoarcerea lui „Deutschland".

Supravegherea engleză se dublase, pentru a captura sau a distruge acest gigantic submarin utilizat pentru transportul de alimente din America.

Așteptarea este lungă și *Maletta* cea adevărată pleacă din Copenhaga așa că planurile lui v. Luckner sunt ruinate, fiindcă dacă un crucișetor inamic l-ar opri în mare și-ar întreba la Copenhaga, ar afla că adevărata *„Maletta"* este plecată de multă vreme. Consultând anuarul *Lloydului,* se hotărăște să schimbe numele velierului în *Carmae.* Pries, cu răbdare de călugăr, corectează toate actele bordului, dar lucrul abia terminat, într'un ziar norvegian apare știrea că adevărata *Carmae* a fost oprită la Kirwall, pentru inspecție.

„Ce ghinion!... exclamă v. Luckner — *totul părea sfârșit.*

„Gândurile rele mă torturau. Este imposibil să ne procurăm alte documente, fiindcă legătura cu uscatul e întreruptă. Cu atât mai rău. Eu însă sunt un optimist fără leac. Fiindcă anuarul Lloydului nu mai folosește la nimic, am răsfoit la întâmplare cartea norocului. Steaua vieței mele se chiamă Irma și Irma trebuia să fie numele lui „Seeadler". Se șterge „Carmae", dar după a doua ștersătură cerneala se întinde și înșelăciunea prea bate la ochi. Inamicul nu poate fi atât de naiv încât să se lase păcălit. Ce-i de făcut?

— *„Lemnar, pune mâna și distruge ușa.*

„Lemnarul ezită, nu înțelege. Ia toporul și sparge ușa pe care o înecă apoi. Locul rămas gol îl acopere cu scânduri bătute în grabă ca și cum s'ar fi reparat provizoriu ravagiile unei furtuni. Se aruncă prin cabină albituri udate, se stropesc saltarele și saltelele. Se udă deasemenea hârtiile în așa fel ca să se decoloreze cerneala și... nu mai e nicio îndoială: Nava a luptat cu o îngrozitoare furtună.

Sosește însfârșit și mult dorita zi a plecării.

La 21 Decembrie *„Seeadler"*, părăsește Norderaue, desfășurând majestos cei 2600 metri patrați de velatură. Echipajul cântă *„Deutschland über alles"* și *„Paloma"* vechi cântec marinăresc. La 22 Decembrie trec la Hornsriff și navigă dealungul coastei Daneze.

In dimineața zilei următoare, trebuia să fie în Skagerak, dar vântul dela S — W trece la nord. Este imposibil de continuat drumul. Ce-i de făcut? Să se întoarcă? Niciodată.

La tribord uscatul cu bancurile, și stâncile Scandinaviei, la babord barajele de mine.

„Banda stânga" răsună ca un tunet vocea „gubennului" încrezător și de data aceasta în steaua lui norocoasă.

Echipajul își ia centurile de salvare, desfac boțurile și pregătesc bărcile, dar *Seeadler* trece fără nici un accident deasupra zonei minate și în curând coasta engleză apare în vedere.

La 23, v. Luckner, sfidând cu toată velatura întinsă, furia unui uragan rămas memorabil, traversează prima linie a blocului. *Seeadler* fuge cu 15 noduri, cu parapetul în apă.

Pe punte este imposibil de circulat, mai ales prin tribord.

Greementul și velatura rezistă minunat. Furtuna crește din oră în oră, din zi în zi. Timonierii sunt legați de timonă ca valurile să nu-i fure. Cu ceasul în mână, v. Luckner și ofițerii lui, fac socoteala drumului parcurs și toți sunt de părere că drumul direct este cel mai bun, adică uraganul le va ajuta să treacă între Orcade și Shetland, câștigând astfel câteva zeci de mile. Se ia drumul la west. Dar prova nu se orientase încă bine în noul drum și vântul sare cu 8 carturi la W. N. W. Singura soluție era derivarea spre Islanda. E preferabil să stai între ghețuri decât între barajele blocusului dela Shetland sau controlurile poliției engleze dela Kirkwall, fiindcă niciodată natura nu va putea întrece în răutate pe... oameni... pe inamici.

Frigul este îngrozitor. *Seeadler* a ieșit de mult din curentul golfului și navigă în latitudini unde soarele răsare la 11 și apune la 11.30. Apoi valurile îngheață pe punte și pe stivele de lemne, manevrele vergilor și velelor nu mai trec prin macaralele palancurilor și în zadar se încearcă manevrarea lor.

Gerul a acoperit cu ghiață intrările secrete, așa că 40 oameni din echipaj, sunt închiși sub punte și 24 rămași afară.

Din cauza imposibilității de a manevra, nava derivează în voia vântului și valurilor două zile jumătate până când vântul trecând la nord, *Seeadler* se orientează cu prova spre sud și vântul din pupa.

Calendarul arată 25 Decembrie. In pupa lor furtunile înghețase barajele, barajele ucigătoare ale blocusurilor... trecutul. In prova, apele nesfârșite ale Atlanticului liber, orizontul albastrul plin de făgăduința aventurilor răsboinice, — viitorul.

Dar iluzia e scurtă. De Crăciun, înainte de amiază, facționarul din gabie anunță: „Crucișetor auxiliar inamic, la 7 carturi prova Bd".

Se dă alarma. Fiecare știe ce are de făcut. Pe punte nu rămâne decât echipajul „pseudo-norvegian". Ceilalți, în uniforme și înarmați intră sub punte gata la primul ordin al comandantului.

Cabinele sunt pregătite. Cușetele desfăcute, sertarele trase, albiturile scoase la uscat, și apă, apă peste tot.

Actele navei sunt deasemeni udate și cum englejii sunt foarte curtenitori cu doamnele „Iohana se pregătește... „Iohana" este un tânăr marinar de 18 ani cu tenul de lapte și chipul îngeresc. O perucă blondă și o fustă ajung să-l transforme în cea mai fermecătoare *miss;* însă picioarele sunt enorme: poartă ghete 44 și vocea e prea groasă. *„Dar femeile sunt plăpânde și par mai atrăgătoare când sunt suferinde"* gândește Luckner și planul e gata.

Iohana este așezată într'un *chais-long* cu picioarele acoperite într'un pled gros. O batistă de mătase în jurul feței, o bucată de vată în gură și nimeni nu se mai îndoește că micuța și blonda Iohana suferă de nevralgie...

Dealtfel ofițerul englez care va inspecta nava va putea aprecia frumusețea Iohanei, privindu-i umerii largi, bustul proporționat iar în privința figurei ei fermecătoare, nu va avea decât să-i privească portretul, format mare, așezat pe noptiera cabinei cu dedicația *„Mange Hilsner* (mii de urări). *Din Dagmar 1914".*

După terminarea preparativelor, Luckner pune nava în pană, mai ales că *„Avenge"* crucișetor auxiliar englez de 18000 tone, a și ordonat oprirea printr'o lovitură de tun trasă în prova lui *Seeadler.*

Imediat sosesc la bord doi ofițeri britanici însoțiți de câțiva marinari. Se schimbă saluturi și urări cu ocazia anului nou „La mulți ani. La mulți ani".

La gramofon se cântă *„It's a long way to Tiperary"* care dispune pe engleji. Complimente curtenitoare domnișoarei Iohana care le primește rușinată și modestă, lăsând pleoapele în jos, însfârșit mirări de starea în care „blestemata de furtună" a adus nava.

Se controlează amănunțit hârtiile. După asemenea furtună (!!!) nimic nu-i mai natural ca ele să fie ude și... în perfectă ordine.

Ofițerul mai vrea să știe dece nava a stat atât de mult timp la ancoră și căpitanul Lüderman salvează situația, răspunzând liniștit: *armatorul ne-a amânat plecarea din cauza afurisitelor de crucișetoare auxiliare germane*".

Natural că englezul vrea amănunte, și Luckner le vorbește despre *Möwe, Seeadler* și 15 submarine care răspândesc pe mări atâta groază în sărmanele inimi ale comandanților neutri. (!!)...

Cu atâta material informativ nesperat, englejii se grăbesc să plece: *„Well, Captain, yours papers are allright, dar veți aștepta o oră jumătate însă, semnalul nostru de plecare"*.

„S'a sfârșit cu noi", suspină trist un grup de ofițeri, în timp ce v. Luckner conducea englejii la scară.

O oră jumătate de așteptare trece greu, foarte greu, mai ales când viața sau moartea depind de clipa următoare. Dacă *„Avenge"* telegrafiază la Kivywell și află că „Irma" n'a plecat niciodată din Norvegia fiindcă... nu există?

Oamenii sunt la posturile de abandonare a navei. Se instalează chiar fitilurile la lăzile cu explozibile, pentru cazul când nava va trebui aruncată în aer.

Dar iată: *Avenge* ridică un semnal. Inimile palpită, binoclurile tremură în mâini nervoase.

„Suntem liberi" strigă Pris — *„Puteți continua voiajul"* semnalase englezul și apoi — *„bun voiaj"*.

Seeadler salută scoborînd de trei ori pavilionul norvegian și mulțumește prin semnale, în urările echipajului.

Avenge dispare cu toată viteza la orizont, în timp ce echipajul lui *Seeadler*, aruncă în mare încărcătura de lemnărie, aduc tunurile în baterie, curăță puntea, așa fel ca velierul să capete cu adevărat aspectul unei nave de război. Apoi când totul este gata, ofițerii și marinarii în mare ținută se adună în jurul arborelui mare.

Este doar ziua anului nou și gândurile lor se îndreaptă spre împărat, spre ființele dragi rămase în patria pe care cine știe când vor revedea-o.

Se împart cadouri se cântă imnuri și toți ca unul repetă jurământul de a lupta demn, de a păstra cu sfințenie datoriile creștinești ale războiului, față de prizonierii și de inmicii neînarmați.

...Și s'au ținut de vorbă... fiindcă puține pagini sunt în istoria războaielor scrise fără pete de sânge, ca acelea înscrise de faptele acestui echipaj german, pribegind pe mări în slujba sfântă a patriei lor.

Vântul se umflă în vele, ducând cu el nava spre soarele cald al sudului, pe drumul Maderei.

(Va urma)

Lt. ISBĂȘESCU

IN NUMĂRUL VIITOR:

ISTORICUL MARINEI, după un manuscris inedit al savantului COLONEL DRAGHICESCU, martor al începuturilor marinei noastre.

CALAUZA DUNAREI, o de mult așteptată lucrare, de d. Căpitan Voinescu,

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Șantiere navale, stabilimente mecanice și Turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo.

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

La prova'n vânt greu de aprins țigara!

CU „SANTA

III.

DESCOPERIM CERNA-VODA ȘI UN... BIRJAR. CÂND STRAUS NU E IN RITM CU DUNĂREA CARE NU E ALBASTRĂ.

Lăsăm „Santa-Maria“ în grija marinarilor de pe șlep și coborâm la uscat să luăm masa. Nu mâncăm la bord decât când nu putem altfel, când suntem în mers sau când vom ancora departe de orice port. O masă pe micul nostru yacht, pentru cinci inși înfometați, cere pregătiri cam complicate, și vrem să ne folosim timpul pentru îndeletniciri mai abstracte.

In afară de asta ,aceste escale ne dau putința de-a descoperi locuri noui în fiecare zi. Astăzi descoperim Cernavoda. Suim prin praf, pe arșița de amiază, pe străzi pustii, spre „centru“. E zăduf și orășelul e, la ora asta, trist și adormit. Cineva ne arată un restaurant cu porții mari și prețuri mici, căci inflația, devalorizarea și alte pacoste economice, nu par să fi ajuns până aici. Ne ospătăm, cu convingerea că alte voluptăți nu ne poate oferi Cernavoda.

După masă, descoperim o trăsură și în acest vehicul, ne urcăm toți cinci și străbatem orașul în toate sensurile. O raită pe la poștă, câteva cumpărături și ne coborâm la port.

Ne îmbarcăm și ne pregătim de plecare, căci nu avem timp de pierdut. Până la Hârșova, unde vom poposi astă seară, mai sunt 47 de km. și am vrea să acostăm și noi pe lumina zilei, ca să cruțăm nervii și vocea „căpitanului“, care pe întuneric se arată cam fioros. La 3 h. 30 ridicăm ancora, deslegăm parâmele. Facem volta, coborâm derivorul, ridicăm pânzele și iatăne plutind în josul Dunărei, cu un vânt slab de bulină tribord.

Ne depărtăm de malul drept al Dunărei, care se înalță acum cu râpi priporoase de piatră sau lut roșcat, și pe care șirul de ostroave al Troinelor începe să ni-l ascundă.

E cald, și ne facem siesta pe punte sub dogoarea plăcută a soarelui. Vântul adie cam slab și barometrul — dacă l'am avea — ar arăta, desigur, oarecare depresiune. In lipsa unor informațiuni meteorologice mai precise ne mulțumim cu intuiția românească: „e cam a ploae“. Și scrutăm zarea în căutarea vre-unui nor care nu va întârzia să răcorească văzduhul încins — și entuziasmul echipajului dornic de noui întâmplări.

In dreptul km. 293 întâlnim în tribord pasagerul „Cetatea Albă“ care face cursa spre Cernavodă, răzând, abia la câțiva metri, malul insulei Troina Mare.

Abia am încrucișat acest venerabil camarad de navigație, că programul a și început. In primul timp, vânticelul de bulină care de bine, de rău, ne purtase până aci, ne părăsește, și zarea se întunecă deab nelea pe trei sferturi. In clipa următoare primim o serie de „brises folles“ — sau pe românește „vânturi năbădăioase“ — din diferite sensuri, care nu ne dau răgaz să ne lămurim asupra unei direcții anumite.

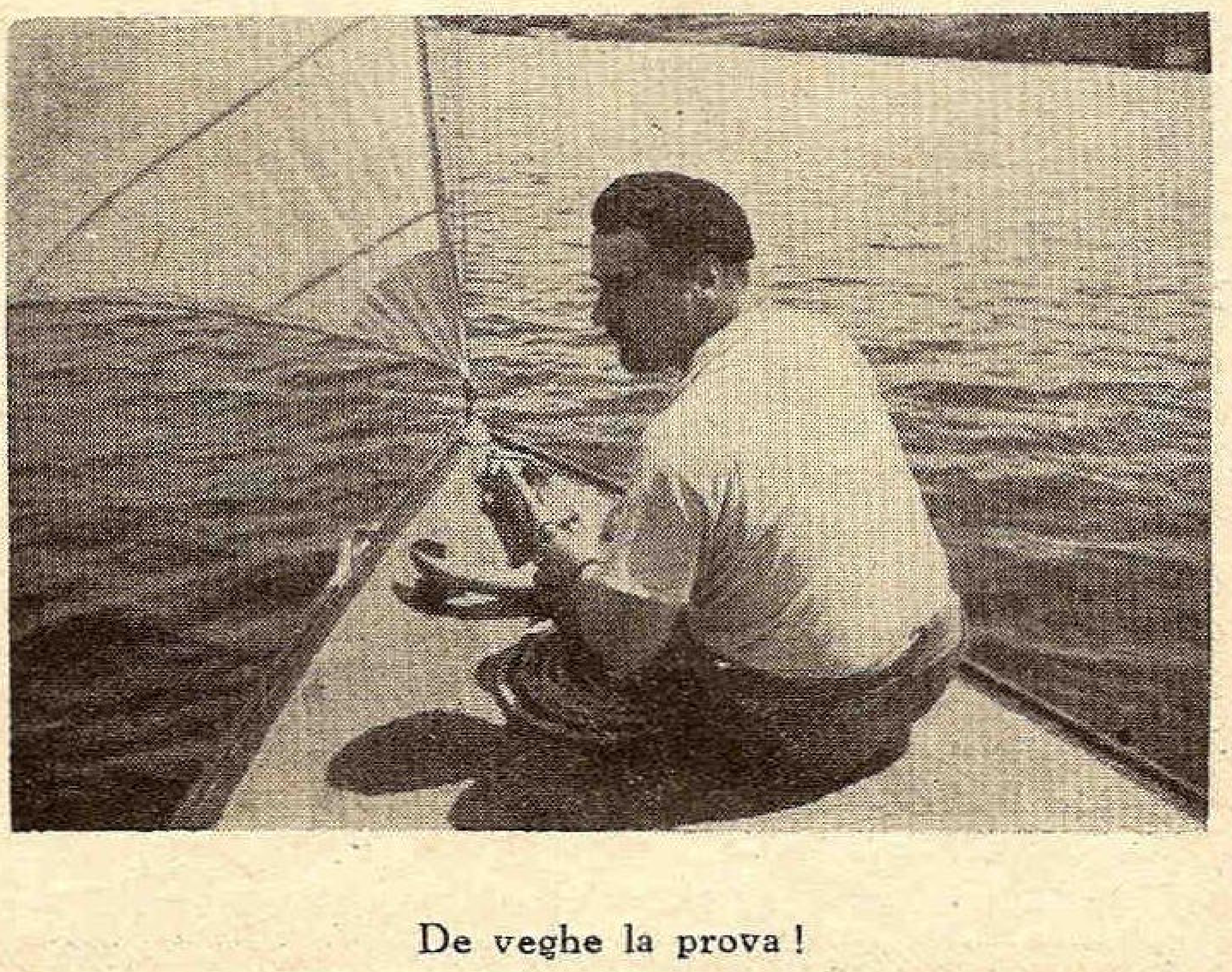
Renunțăm să ne mai punem mintea cu aceste fantezii danubiene, și prevăzând în plus o aversă, ne hotărâm să coborâm pânza înainte de a se înteți *grainul*. „Jos pânzele“, „vira motorul“, „sus derivorul“, și ca oamenii pățiți alaltăeri, ne punem impermeabile și așteptăm, cu seninătate (dacă se poate zice), ploaia care ne va inunda peste câteva clipe. S'a întunecat a furtună, pânza e învelită, motorul trage în plin, luptând voinicește cu valurile care încep să ne joace și — așteptăm ploaia. Așteptăm. Așteptăm mereu, dar zadarnic. Nici-o picătură nu cade din cerul care s'a coborât peste noi, mai să-l sgâriem cu catargul.

Am învățat-o și p'asta! E un „grain uscat“, o mică furtună fără stropi, decor de ploaie — fără ploaie.

In schimb, valurile, lame ascuțite, dese, țăcănite la un metru una de alta, așezate deacurmezișul Dunărei și pe care le primim travers în provă, cresc văzând cu ochii. Au depășit de mult un metru de înălțime și trec acum de un stat de om, stropind copios puntea. „Santa-Maria“ se cabrează și icnește ritmic odată pe secundă, de ți-e mai mare mila. Când povara se afundă între lame, elicea urue învârtindu-se în gol și înaintăm fără spor.

S'a luminat, norii se depărtează pe malul stâng, și valurile par să crească mereu. Incepem să ne întrebăm până unde o să meargă acest dans care ține de peste jumătate de oră?

Catargul începe să ia inflexiuni de biciușcă și, la o săltătură mai zdravănă, *straiul focului,* cam debil, se rupe. Fixăm *pataratinele volante* (pe care trebuia să le punem de la început!), și așteptăm cu încordare evenimentele.



De veghe la prova!

MARIA“
LA DRUM

rnal de bord ţinut de Dr. I. CLAUDIAN

Am lăsat de mult, în tribord satul Seimeni, pe care l'am zărit printre două insule mici, Ostrovul Fasolele, lung şi deşirat a rămas şi el în urmă, şi acum plutim, sau mai bine zis, dansăm între întinderile mari de apă ale Bălţii Dunărei, având în tribord un mal râpos şi pietros, găurit ici şi colo de cariere de piatră.

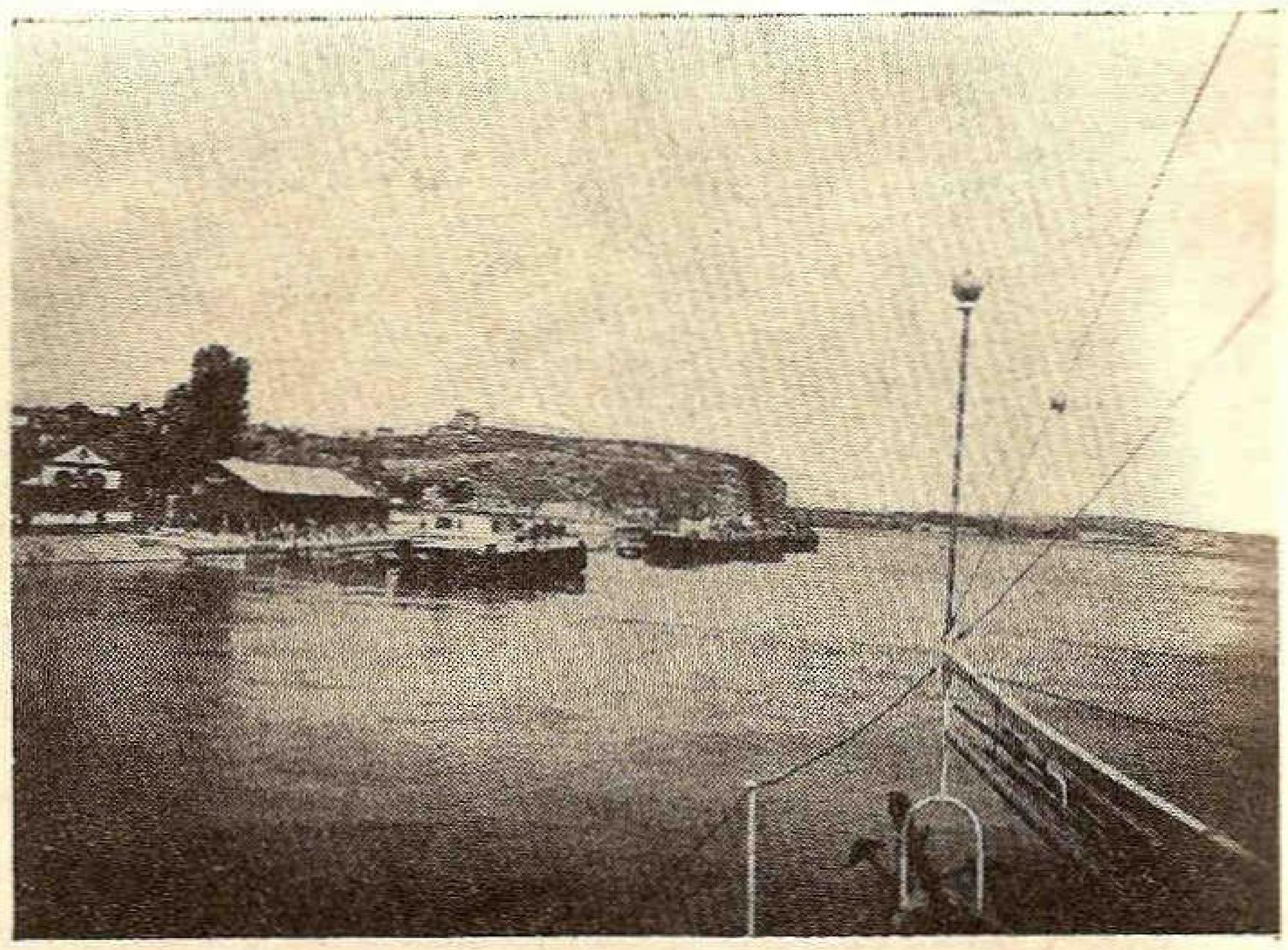
Abia pe la ora 6 seara valurile au început să scadă simţitor, după câteva răstimpuri de linişte relativă. Ne apropiem de Topalu. In dreptul carierelor, şi mai numeroase prin părţile acestea, staţionează şlepuri care încarcă piatră.

E timpul să ne îngrijim şi de sufletul nostru. In cabină, cei care nu sunt de cart, îşi restaurează puterile îmbucând cu poftă. Până de curând „Valurile Dunărei“ ne sugerau o melodie legănată şi romanţioasă. Azi am constatat că nu au totdeauna tempo de vals; şi dacă nu ne-au predispus la reverie, au în schimb virtuţi aperitive remarcabile (mai ales după ce s'au potolit!).

Străbatem pe înserat prin faţa satului Ghizdăreşti, încrucişând câtiva lipoveni cu lotcile, pe care „căpitanul“ îi interpelează „păruski“, ca să-şi mai desmorţească limba slavă. Ne căutăm mai departe calea, cu băgare de seamă, printre ostroave şi bancuri căci s'a înserat. In curând încep să licărească luminile Hârşovei. Aci braţele Dunărei, răsfirate printre insule, se adună, gâtuite de promontoriul pietros pe care e clădită Hârşova.

„Pe acest promontoriu stâncos, simţul strategic al Romanilor a găsit un loc minunat pentru vechea cetate de pază, care era Carsium“... Nu avem nimic de zis împotriva simţului strategic al strămoşilor noştri, dar ceia ce ne deranjează în momentul acesta este că acest „promontoriu stâncos“ are diverse prelungiri tot aşa de stâncoase pe sub apă. E un amănunt pe care îl ştim şi căutăm cu grije care ar fi manevra cea mai interesantă care ne-ar permite să evităm contactul prea intim cu venerabilele stânci pe care se ridica vechea Carsium. Luminile oraşului se zăresc pe deal, dar nu ne dumirim unde este portul. Ne apropiem de-o lumină care ni se pare mai ispititoare: e o baliză luminoasă care semnalează stânci pe fund şi anaforul respectiv. Ii întoarcem grăbiţi spatele. Ne apropiem prudent de alte lumini care, de data asta, sunt focurile unei şalupe-remorcher. Parlamentăm cu porta-voce şi ne lămurim că portul e ceva mai în amonte. După multe dibuiri descoperim pontonul N. F. R. pe care nu-l luminează nici un felinar chior.

Stâncile şi vârtejul dela Hârşova



Pontonul de acostare dela Hârşova

Manevrăm pentru acostare. Se vede că ne-am făcut o specialitate din aceste manevre nocturne. Acostările pe Dunăre nu sunt ele tocmai simple nici pe lumina zilei. Trebue să cunoşti direcţia şi forţa curentului lângă mal, unde sunt foarte des contra-curenţi puternici, trebue să apreciezi repede distanţa şi viteza vasului şi, în sfârşit, trebue să te bizui pe un echipaj încercat.

Iată cum decurge operaţia. Incă dela începutul manevrei „căpitanul“, transfigurat devine deodată crunt, se ridică în picioare cu mâna pe eche şi tot echipajul, electrizat, trece la posturile de manevră. Subsemnatul trec la motor pe care, îl încetinesc, îl opresc, iar îl accelerez, după ordinele căpitanului, care ţipă cât poate lângă urechea mea, ca să acopere duduitul motorului. Un matelot trece la provă, parează ancora şi descurcă *bandula*, a cărei saulă e, după toate probabilităţile, încâlcită într'un nod inextricabil. Altul trece la bordul respectiv, cu cangea în mână pentru a feri şi pentru a arunca baloanele de apărare.

In sfârşit, după câteva comenzi date cu vocea de circumstanţă a căpitanului, care în asemenea ocazii ia un timbru tragic, am reuşit să ne apropiem de ponton şi să aruncăm bandula marinarului care ne leagă parâmele. După ce ne-am asigurat bine şi ne-am liniştit, nu uităm să-l apostrofăm:

—„De ce n'ai luminile aprinse, Domnule?“

— „N'am avut timp, Domnule, că mi-am udat grădina, că azi a fost cam cald. Pasagerul trece tocmai la 12 noaptea“.

Cum vedeţi, avea omul socotelile lui. La urma urmei, navigaţia de plăcere e la noi ca şi inexistentă, şi pentru un yacht care nemereşte noaptea pe aici, odată pe an, n'o să aprindă felinarele în fiecare seară dela ora nouă.

Ne facem toaleta pentru uscat şi peste un sfert de oră suntem instalaţi la o masă a restaurantului „Regal“ unde suntem serviţi „ca la Dragomir, la Bucureşti“, căci acolo susţine patronul că şi-a făcut educaţia.

Peste o oră suntem la bord şi ne instalăm culcuşurile. La 12 noaptea ne trezeşte din somn vaporul de pasageri „Grigore Manu“, care se opreşte aci câteva minute, mergând în sus, spre Brăila.

Am străbătut azi 83 km., navigând 8 h. 30 cu o iuțeală mijlocie de cam 10 km. pe oră. Am navigat cu pânze 3 h. 30 cu 12 km. pe oră, cu motorul 5 h. numai cu 8 km. pe oră.

PRIMA NOAPTE LA ANCORĂ. PRIMA LUPTĂ CU ȚÂNȚARII.

Hârșova-Port, Miercuri 11 August.

Hârșova are, desigur, cea mai frumoasă așezare din câte am văzut în această parte a Dunărei. Orășelul se ivește pe două dealuri albe, pietroase, povârnite spre Dunăre și care îmbrățișează portulețul în care suntem ancorați. Ziduri vechi de piatră, năruite, încunună creștetul colinelor și vorbesc de vremuri vechi, de când escadroanele Arabacilor, aduse de însuș Traian din meleagurile Spaniei, zideau castrul de apărare aci, sau, de timpuri ceva mai noui, de când galioanele sultanilor pândeau, de sub turnuri de cetate, mișcările Valahilor de peste Dunăre.

E aci un punct menit să aibă totdeauna însemnătatea lui, căci este o cheie a Dunărei, unde se adună brațele din sus, ca să se risipească din nou spre Balta Brăilei.

Am vrea să vedem mai de aproape orașul, pe care îl contemplăm din depărtare, cu catedrala lui impunătoare și frumos așezată, dar avem destul de gospodărit pe corabia noastră. Spălarea punții, mici reparații în velatură, aprovizionarea cu benzină, revizuirea sumară a motorului, și pomparea apei din santină, ne răpesc câteva ceasuri. O vizită la căpitănia portului, o bae bună în Dunăre, câteva fotografii, și la ora 4 suntem adunați la masă la acelaș restaurant din port. Prânzim cu poftă și cu voie bună și la 2 h, 15 ridicăm ancora, ieșim cu motorul în larg și ridicăm pânzele spre josul Dunărei.

Până la Brăila sunt 81 km. ceiace înseamnă că, navigând 7—8 ore fără întrerupere să fim acolo pe la 10 seara. Perspectiva nu e tocmai atrăgătoare. In drum nu mai e nici-un port.

Nu rămâne decât să înoptăm, de data asta, în plină Dunăre. De altfel visăm cu toții o noapte petrecută singuri în mijlocul apei, fără port, fără debarcader, numai între stuf și sălcii. E o schimbare în programul nostru, care începe să se cam repete, și pe care o gustăm dinainte.

Cu aceste gânduri, lăsăm în tribord brațul Gâsca, care se desface îndată sub Hârșova și ținem Dunărea mare, cam spre malul stâng. Navigăm cu vânt slab de bulină tribord. După 5 km. avem în babord Gura Borcei aval, al cărui capăt superior l'am admirat acum două zile lângă Silistra. Acum salutăm gura Ialomiței, pe care am cunoscut-o toți tânără și zburdalnică, țâșnind din măruntaiele Bucegilor. Domnișoara Dr. M. G. care e mistuită de o veche patimă pentru Peștera Ialomiței, se trezește din reveria care a cuprins-o pe puntea din provă, ca să asiste cum, potolită și resemnată. se abandonează Ialomița în brațele Danubiului.

Dunărea își aduna din nou apele toate în dreptul Giurgenilor, gospodăria Eforiei Spitalelor din București, ca să le despartă aci din nou, pentru multă vreme. In stânga e brațul Cremenea, care se prelungește cu Dunărea Nouă, calea vapoarelor, și în dreapta brațul Măcinului, calea navigabilă de altă dată. Abia departe, în sus de Brăila se vor întâlni aceste brațe.

Ne-ar tenta brațul Măcinului, mai puțin cunoscut, mărginit de țărmul pitoresc al Dobrogei, bogat în amintiri din vremuri vechi, — dar fără kilometraj. Dar nu avem nici harta la îndemână și ne resemnăm să luăm drumul mai umblat, mai prozaic și mai sigur.

Brațul Cremenea cotește spre apus și plutim acum lin, cu mare larg și fără grijă, căci harta nu ne arată nici un banc, câtiva kilometri de acum înainte. In schimb, ca să nu ne putem plânge de monotonie, iată că harta ne servește alte noutăți. In dreptul km. 230 e scris cu litere mari „anafoare". Aceste vârtejuri de apă, le-am mai întâlnit noi pe ici pe colo în cursul călătoriei, dar nu li se făcuse cintea unei mențiuni pe hartă. De data asta, încunoștiințați, le pândim de departe foarte hotărâți să le lăsăm în babord. Iată-le. Sunt ochiuri mari de apă liniștită și perfidă, pete lucioase, metalice, în mijlocul apei încrețite a Dunărei. Dar hipnotizați de un vârteji din babord, am și intrat în raza unui anafor mare care se întinde până spre firul apei. Simțiam, câteva clipe, cum „Santa-Maria" nu ne mai ascultă, cu toate sforțările noastre, sedusă de vârtejul care vrea s'o abată dela calea dreaptă. Dar ambarcațiunea noastră este destul de grea și are destulă forță vie, chiar cu iuțeala mică pe care o are acum, ca să se desfacă din jocul hoțesc al apelor.

Așezările omenești sunt, pe aici, din ce în ce mai rare. Cât vezi cu ochii malurile sunt pustii. Intr'o parte Bărăganul, într'alta iezere și mlaștini nesfârșite, întrerupte de privaluri tivite cu sălcii melancolice. Insereazâ, și pacea Dunărei e ruptă doar de foșnetul mătăsos al stolurilor de păsări de baltă care se îndreaptă spre culcușurile de noapte, sau de behăitul turmelor de oi mânate spre târle.

Câte un cioban, proptit în bâtă, ne salută mocănește, chiuind ca pe culmile munților, de unde va fi coborât. Căci de veacuri, sau poate de mii de ani, muntele și bălțile Dunărei sunt împărăția acestor ciobani valahi, care își mână turmele hăulind, prin aceleași pustietăți, de plaiuri sau de mlaștini, pe drumul vechei transhumanțe.

S'a făcut 7 seara și a venit momentul să ne gândim unde vom înopta. Ar fi bine să găsim un braț lăturalnic pe care să ne putem adăposti, ca să nu rămânem în calea șlepurilor, cu care ne încrucișem din când în când. Harta ne arată, la câțiva kilometri mai jos, un loc care ar corespunde acestei dorinți. E „Trecerea Ibis", punctul unde brațul Pasca se unește cu Cremenea, pe care navigăm și unde e însemnată o cherhana și o schelă. Am hotărât: vom ancora la punctul Ibis, km. 209. Ba chiar ne gândim serios la o ciorbă pescărească autentică, la care demult poftim.

Vântul slab, ca totdeauna spre seară, nu ne mai mulțumește și străbatem cu motorul ultimii 5 km. care ne mai despart de capătul etapei de astăzi.

Iată-ne, în sfârșit la faimosul km. 209. Intrăm pe brațul Pasca, facem rondoul ca să recunoaștem mai de aproape cherhanaua. Sunt câteva colibe, câteva plăși întinse la uscat, dar nu mișcă nimic. E pustie. Coborâm câteva zeci de metri în aval ca să ne apropiem de schela Ibis: o târlă, o colibă acoperită cu stuf, o dubă cu fundul în sus și câteva luntri priponite la mal. Doui oameni amărâți și hirsuți ne-au zărit și se apropie de noi cu luntrea.

Sondăm cu cangea și dăm de fund la 1 m. 20, cel mult. Cu tot pescajul nostru redus, (70 cm. cu derivoriu ridicat), nu îndrăsnim să ne apropiem mai mult de mal, și încredințăm oamenilor din luntre ancora ca s'o fundarisească mai departe, spre larg. Suntem fixați cu prova la ancoră, spre larg, iar pupa e asigurată cu o parâmă spre mal. După isprava asta, oamenii se retrag morocănoși în bârlogul lor. Nu au nici un chef de vorbă și nu par prea onorați de vecinătatea noastră. S'a dus perspectiva ciorbei pescărești!

Rămânem singuri. S'a întunecat de-abinelea. Aprindem focurile de bord, pentru orice eventualitate, și ne instalăm în postul de comandă, să completăm însemnările de bord. Am parcurs astăzi 45 de kilometri în 5 h.

45, cu o medie de 9 km. 20 pe oră, din care 5 ore cu pânze şi 45 minute cu motorul.

In timpul ăsta Cucoanele nu şi-au pierdut vremea de geaba. In cabina luminată „a giorno" masa e pusă, cu faţă de masă cochetă, şerveţele de hârtie colorată, veselă strălucitoare. Băuturile sunt reci, căci ghiaţa nu s'a topit încă în cambuza dela provă. Prin ferestruica care dă în postul dela provă, îşi fac apariţia fel de fel de bunătăţi. Supa, fabricată din comprimate, clocoteşte pe lampa de spirt. Nouă ne revine îndeletnicirea ingrată de-a desface cutiile de conserve, care cum se ştie, nu se lasă impresionate de nici un sistem de chei sau alte unelte ingenioase şi brevetate. Cu ajutorul lui Dumnezeu, în câteva minute suntem instalaţi confortabil în cabină cu o excepţională dispoziţie gastronomică.

Dar, vai, luminaţia dela bordul nostru, cam neobişnuită prin meleagurile astea, a alarmat toată fauna minusculă a păpurişului, şi cu tot pologul care acoperă intrarea cabinei şi cele patru ferestre deschise, suntem invadaţi de o armată bâzâitoare de ţânţari, în concurenţă aprigă cu un roi de musculiţe şi alte gângănii bizare. Stingem lumina pentru câteva minute, fără nici un efect. Ne îmbrăcăm cu haine cât mai izolatoare, degeaba. Ne izbesc în ochi, intră pe mânecă, cad în mâncare, cu o frenezie neînchipuită. Acoperim farfuriile şi paharele şi mâncăm pe furiş, cu infinite precauţiuni.

E prima dacă că luăm contact brutal cu ţânţarii Dunărei. E drept că până acum nu am mai înoptat în plină baltă, ca astăzi. In punctul unde am ancorat, suntem înconjuraţi de mlaştini şi de bălţi pe o rază de câtiva kilometri. Cel mai apropiat sat e la 15 kilometri în linie dreaptă. De altfel aceste mici sâcâeli nu ne turbură buna dispoziţie. Dimpotrivă. E şi asta a variaţie pentru cei ce sunt osândiţi să mănânce în linişte, o viaţă întreagă, în apartamente cu confort modern.

Fie că e vorba de munte sau de apă, e ciudat cum Românul, gelos de „experienţa" lui, caută să înspăimânte entuziasmul neofiţilor exagerând greutăţile şi pericolele. Ţânţari, paludism, bancuri, călduri caniculare, şi câte alte perspective mai tragice nu ne-au fost puse înainte la Bucureşti!

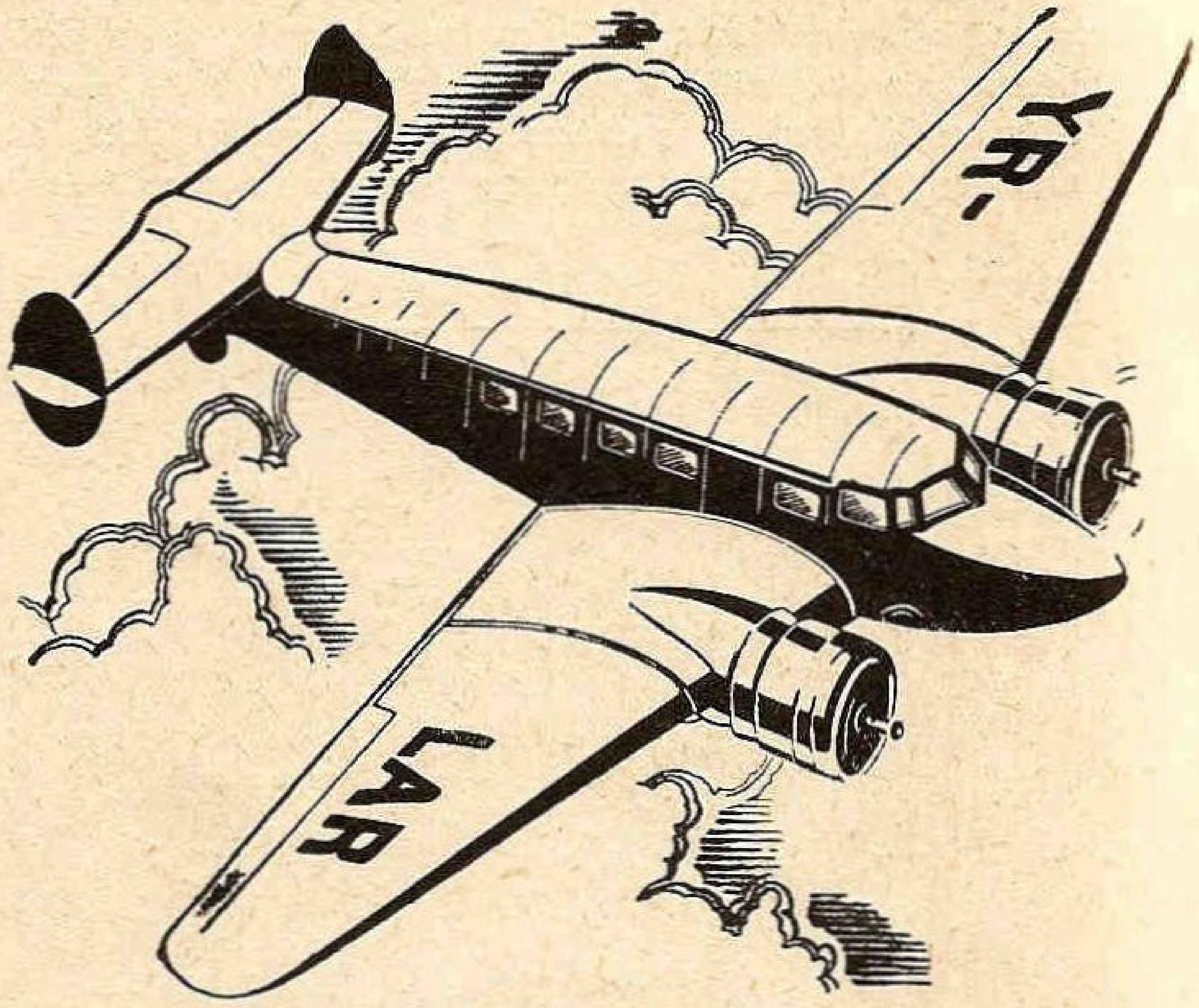
Cu discuţii însufleţite şi cu voe bună, am ajuns la desert şi la chinină, pe care ne-o administrăm cu sfinţenie după fiecare masă. (Abia la sfârşitul călătoriei am aflat că soţia mea ne-a tras chiulul tot timpul, şi n'a înghiţit nici-un bulin. Nu s'a simţit mai rău din cauza asta. Nici toate ale doctorilor...). Stingem luminile şi ieşim „afară", în cok-pit să luăm cognacul, şi să ne fumămă ţigarea scărpinându-ne, „în linişte".

E o noapte înstelată de Dunăre. Din tufişurile de sălcii de pe maluri, din toate părţile, se ivesc ţipete ascuţite de păsări de baltă care nu-şi găsesc odihnă, acompaniate de corul monoton şi mai familiar al broaştelor. Se aud behăituri de oi mai apropiate şi mai depărtate, pe malul din faţă. Un măgar zbiară jalnic şi insistent, undeva, la vre-o târlă din apropiere.

E târziu. Se stârneşte un vânt viu din susul apei, şi ia cu el ultimele roiuri de vietăţi care ne mai ţineau tovărăşie. Ne gândim la odihnă. Vom institui prima dată noaptea asta, un serviciu de cart în regulă. Niciodată nu eşti în deplină siguranţă la ancoră, în plină apă. Domnişoara Dr., o menajem, va veghea dela 10 seara la 2.30 noaptea; subsemnatul între 2.30—5.30; prietenul Feodoroff, „căpitanul", şi pictorul, va admira, cu ochi de cunoscător feeria de culori a zorilor, dela 5,30 înainte.

Consemnul: atenţie la ancoră, la oameni, la abordaje!

(va urma)



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ŞI SECURITATE SUNTEŢI

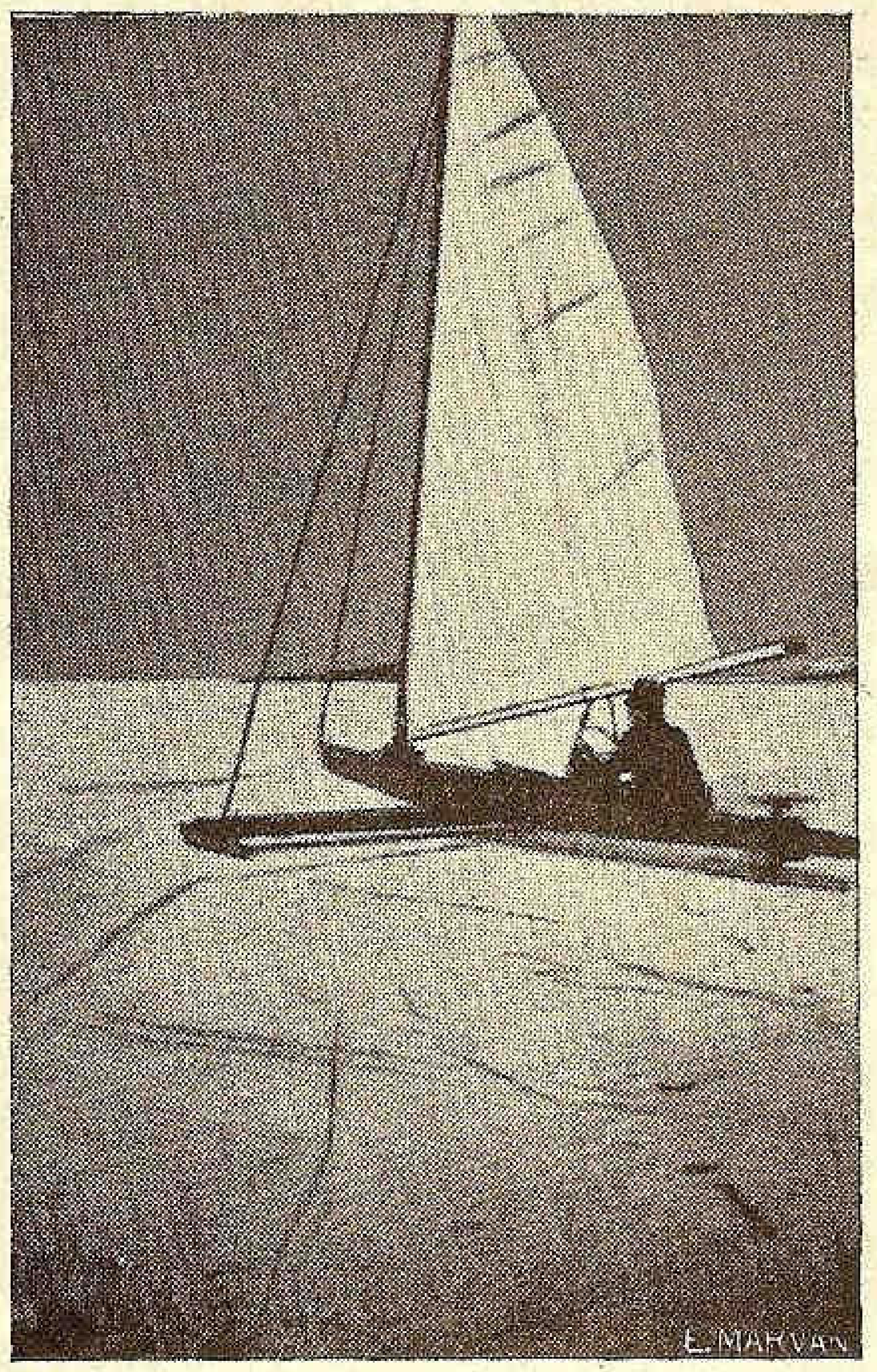
ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANŢA, BALCIC, GALAŢI.
ÎN 2 ORE LA TIMIŞOARA, ARAD, CLUJ, IAŞI, CERNĂUŢI, CHIŞINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ŞI VARŞOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloţi experimentaţi, supuşi celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului graţie radioului, acestea sunt garanţiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigaţiei aeriene în văzduhul românesc.

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

YACHTING PE GHIAŢĂ

Iată că şi acest sport a început să prindă gustul yachtman-ilor noştri cari altă dată lăsau velele cutterului lor să stea de geaba toată iarna până ce în sfârşit apele lacurilor, ale Dunării şi ale mării îl îmbiau din nou să se avânte cu vântul, pe ele. Fotografia alăturată este a unui yacht-sanie improvizat cu mare abilitate de un iubitor al velei dela Constanţa şi e luată pe lacul Mamaia în clipa în care tocmai porneşte cu vela întinsă de vânt.



Yacht-sanie pe lacul Mamaia

După cum se vede, realizarea este extrem de simplă: catargul cu sarturile, ghiul şi vela cu toate accesoriile lor (fungi, scote, etc.) sunt luate dela un cutter mic obişnuit (probabil dela o yolă olimpică); corpul e făcut ca o mică bărcuţă tip dinghi, dar nu e neapărat nevoe să fie de forma aceasta care poate e mai costisitor de realizat ci e deajuns dacă se prezintă sub forma unei cutii de lungimea bărcuţii; traversa care la cele două capete are patinele fixe, e bine să nu fie prea depărtată spre pupa de locul unde se află piciorul catargului, ci tocmai contrariul, adică n'ar fi rău dacă s'ar afla chiar pe aceiaşi verticală; această măsură caută să învingă influenţa nefolositoare a vântului care prin braţul de pârghie format de corpul navei, are tendinţa să împingă în jos partea dinainte a saniei. (Forţa vântului se aplică prin velă, catargului, iar acesta fiind fixat de corpul navei care la locul unde e traversa cu patine are tocmai *punctul de reazim* al pârghiei, provoacă apăsarea în jos a provei, ba pe vânt mai puternic din această cauză se poate ca pupa — adică tocmai acolo unde e patina-cârmă a saniei, — să fie ridicată de pe ghiaţă, şi atunci desigur că imprimarea direcţiei de mers nu se mai poate face).

Trebue să atragem atenţia acelora cari poate îşi închipuie că sania aceasta cu vele nu poate merge decât în direcţia în care bate vântul, că se înşeală, deoarece această sanie cu vele întocmai ca şi fraţii săi cari folosesc vântul pentru a merge pe apă, poate ajunge în orice loc ce şi-l propune conducătorul, mergând în volte (în zig-zag); totul se reeditează exact ca pe apă, ba poate chiar voltele se fac cu şi mai mare rapiditate pentrucă frecarea patinelor este mult mai mică decât rezistenţa ce o opune apa întregului corp al yachturilor de apă, şi atunci desigur că în timpul voltei, viteza saniei se va reduce foarte puţin pe când la velierele de apă nu se întâmplă la fel.

Pentru acei cari doresc să-şi construiască o sanie cu vele le recomandăm articolul publicat de revista noastră anul trecut. (Anul 1936, luna Decembrie No. 12 pag. 241), care prezintă şi o schemă de yacht-sanie cu dimensiunile redate la scară.

Şi-acuma aşteptăm veşti şi fotografii reuşite dela amatorii de yachting pe ghiaţă din România.

Z. N.

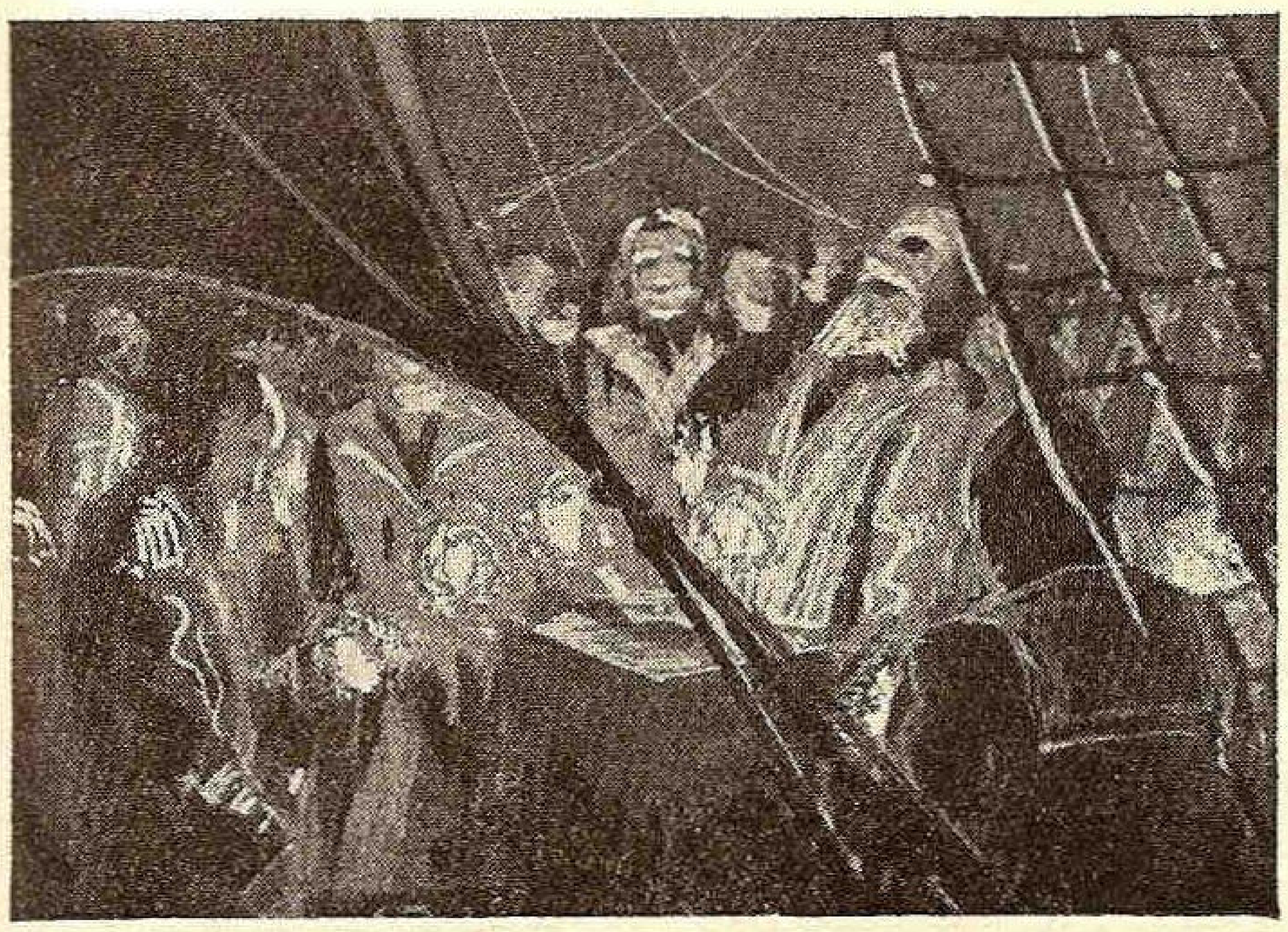
GDYNIA-AMERICA

LINII DE NAVIGATIE S. A.

Reprezentanţa Generală ptr. România
BUCUREŞTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide şi luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri şi poştă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York şi înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires şi înapoi.
✱ Constanţa — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanţa.



Prin spiritul bricului Mircea

Porni-vom pe mări de smarald
Pe tainica apelor cale
Cu sufletul vesel și cald
Cu gândul cântând osanale.

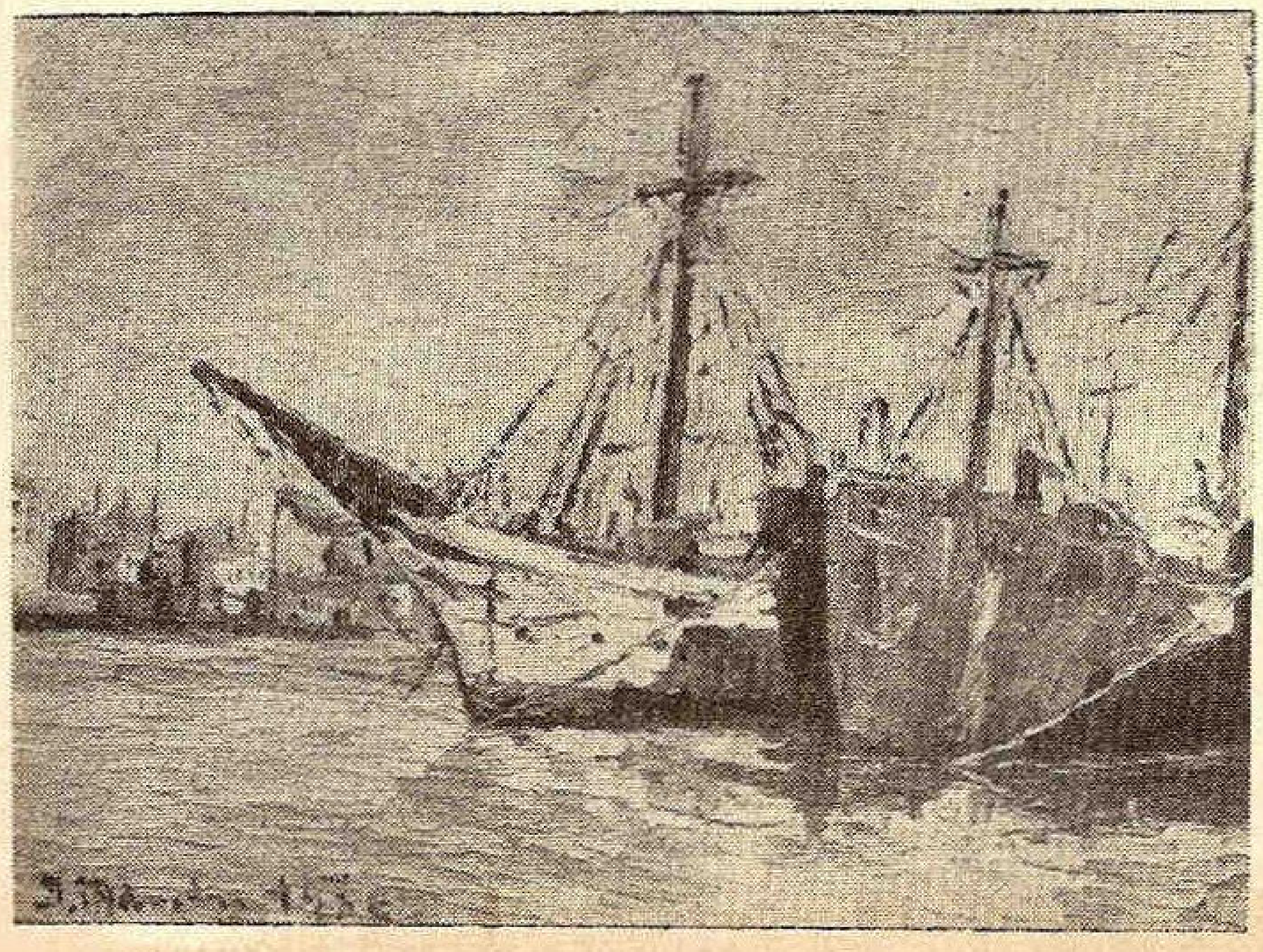
Din visul de veacuri al țării
Vom face un gând de mai bine
Jurăm credință și mării
Cu dorul de zări mai senine.

Din triste și vechi suferinți
Vom face corabia noastră
Cu care spre noui biruinți
Vom merge pe marea albastră.

Cu prova — piept aprig în valuri
Cu velele — steaguri în vânt
Vom duce frumoaselor maluri
Și Regelui noul avânt.

Vom merge cu Patria'n gând
Cum Regele nostru zicea :
Pe Marea noastră 'n curând —
Prin spiritul bricului Mircea !

I. MIRCEA VELARU



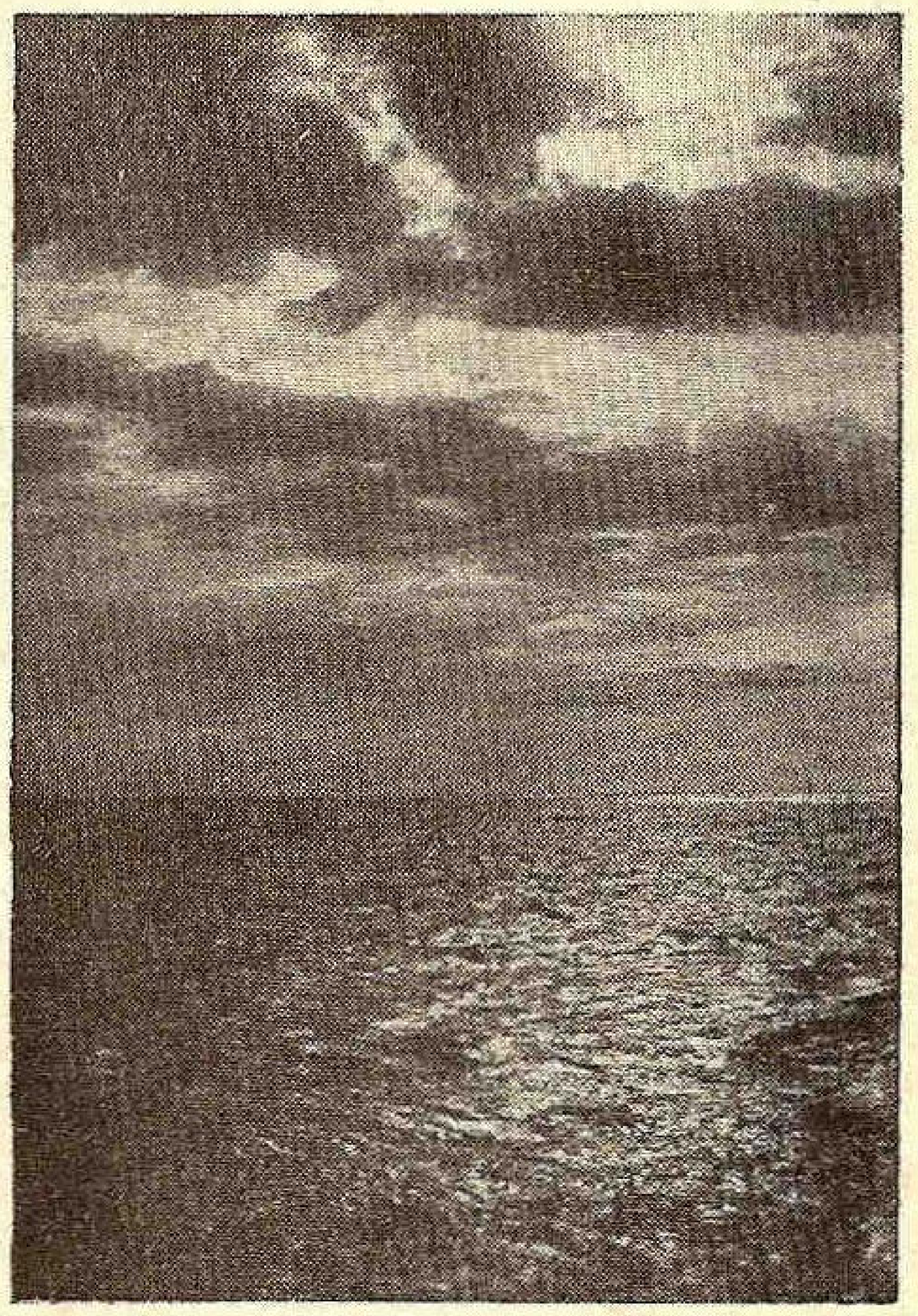
Rugă

O noapte, sfântă noapte, o veșnic sfântă taină,
Ce te scobori de veacuri pe negrele pământuri,
De le 'nfășori în albă și ne'ntinată haină
Când amuțești și ura și aprigele vânturi,

Coboară și pe vasul plecat pe marea-adâncă
Și pune pace 'n inimi de marinari viteji,
Pe care hula mării și-o nevăzută stâncă,
In noaptea cea de taină îi ține iarăși treji

Și dă-le fericirea de a visa 'mpreună
Rugând să inoiască un gând curat — prinos —
Pe nesfârșit de mare, sub ceruri, pe genună,
O veșnică credință spre-un veșnic viu Christos !

NAKY VAL.



Târziu

In castel, pe malul mării,
Sus pe stânca solitară,
Se aud în pacea sării,
In castel, pe malul mării,
Dulci acorduri de ghitară.

Notele se pierd în noapte
Ca un jalnic cor de glasuri...
Marea, trist răspunde 'n șoapte
Notelor ce sbor în noapte
Și se-anină de talazuri.

... Liniște... tăcere... sloată... !
Mare'acum s'a potolit,
Iar din zarea 'ndepărtată,
Zorile zâmbind s'arată
Stă ghitara sfărâmată... !

I. MIRCEA VELARU

PRIETEN NOU

de

LILIA GIUŞCĂ-SPERANŢIA

Sirena şi-a strigat prelung un „rămas bun" înnecat într'un suspin adânc, iar vasul uriaş începe să lunece încetişor, despicând apa cu săpături adânci în valuri.

A plecat! Da a plecat prietenul iubit. Intre noi, marea a pus o stavilă puternică.

A plecat! Aşa a fost să fie, aşa a vrut soarta, să ne despărţim. Cine ar fi crezut vreodată? Stau năucă, la marginea debarcaderului. Urmăresc înfiorată, fluturii albi ce fâlfâesc la bordul vaporului, ca nişte aripioare nerăbdătoare să-şi ia sborul îndepărtat. Sunt batistele celor ce pleacă şi care mai fac un ultim semn, o ultimă salutare, către cei ce rămân.

Aceea e batista lui, care palpită nervos, în mâna lui tremurătoare. Privesc nemişcată, împietrită, ultima licărire ce mai văd, ce mai mult ghicesc, că e dela el.

Aburiul orizontului înghite din ce în ce mai mult, colosul negru. Acum nu mai văd fluturarea albă. Acolo era el! Vasul par'că se comprimă din ce în ce. Valurile joacă în juru-i, iar spuma îl mângâe şi-l învălue. In mai puţin de o oră, n'a mai rămas decât un punct negru nedesluşit. A plecat!

Rămân pironită încă multă, multă vreme.

S'a dus, s'a sfârşit — Nu mai am ce căuta aici. Ştiu că nu se poate întoarce. Cum de a plecat? De ce l'am lăsat? De ce m'a lăsat? E cu putinţă să nu mai fim amândoi?

Imi trec mâna peste frunte. Nu, nu se poate, visez. Sunt însă trează, din nenorocire. Uite marea cum mă priveşte, par'că mi-ar spune:

— Câţi am văzut eu, aci lângă mine că se despart, nu eşti tu nici prima, nici ultima.

La ce mai stau aci? Mai aştept ceva? Mai sper ceva? Ce-mi pasă de mulţimea grăbită, ce mişună 'n port în jurul meu. Nu sunt grăbită, n'am pentru ce. Totul mă 'ntristează. Plec.

Paşii mi se 'ndreaptă unde vor ei. Nu mă interesează nimic. Oare ce-o fi făcând acum? Poate că e pe punte cercetând zarea şi căutând să găsească cu vederea locul unde m'a lăsat, când a pornit vaporul! Poate s'a coborît în cabină, să-şi vadă de valize. Poate a intrat în vorbă cu tovarăşii de drum, figuri necunoscute, ce-i vor deveni prieteni. Dar ce mă privesc toate astea? A plecat!

Mă duc, mă duc mereu şi iată că mă pomenesc pe cheiu, spre cazino. Pustiu! Cine să se primble în Constanţa, pe aici, în mohorîta zi de început de iarnă, cu lapoviţă şi vânt subţirel, ce pătrunde hoţeşte prin hainele cele mai groase, până la sângele din vine. Ce era pe aci acum trei patru luni! Ce forfoteală de lume veselă, elegantă, în străvezii toalete de vară! Brrr! mă cutremur numai la gândul c'ar putea sta cineva aci astfel îmbrăcat pe vremea asta. Ce idee îmi vine!

Atunci jur împrejur podoabe minunate de plante luminoase înveşmântau parcul şi terasele cazinoului. Băncile, odin'oară veşnic ocupate, stau acum încremenite, goale, înşirate una lângă alta, privind melancolic înaintea lor spre nepotolita şi nesfârşita mare. Nimeni nu vine să se lase îmbrăţişat de ele, să se odihnească în braţele lor ospitaliere. In cadrul trist al iernei, numai ea, Marea e aceiaşi, misterioasă şi turburătoare.

Din când în când, îndârjită, isbeşte spre mal câte un val, care fuge, fuge împleticindu-se, ca să se spargă de petroaele mari, învăluite cu strat verzui şi catifelat.

— Ce-ţi pasă ţie de durerea mea, de singurătatea ce se aşterne peste viaţa mea? Ce-ţi pasă ţie, de sbuciumul istovitor al aşteptărei, amestecat cu teama şi grija bănuitoare, că acel „la revedere" să nu se transforme într'un sfâşietor „adio".

Ce-ţi pasă ţie? Iţi striveşti mereu, şi alungi val după val, unul mai iute, altul mai mlădios, altul nebun şi plin de spume, cuprins ca de turbare. Se rostogolesc unul peste altul aşa în neştire, fără rost, fără folos, de pofta ta.

Şi totuşi, lucru ciudat! Privindu-te încep să simt în inimă, ceva vag care linişteşte şi împinge spre resemnare. Aduci linişte prin măcinarea şi sbuciumul tău nesfârşit...!

Totuşi, aşa este. Gândul iar mi se întoarce la el!... A plecat!

Sunt singură! Dar numai eu sunt singură? Numai un val singur se sbate? Sunt mii şi mii ce vin unul după altul, aduse de ceva nevăzut, de enigma mării. Şi noi oamenii suntem marionetele soartei, care trage sforile, la unii mai tare, la alţii mai domol, ca Marea cu valurile.

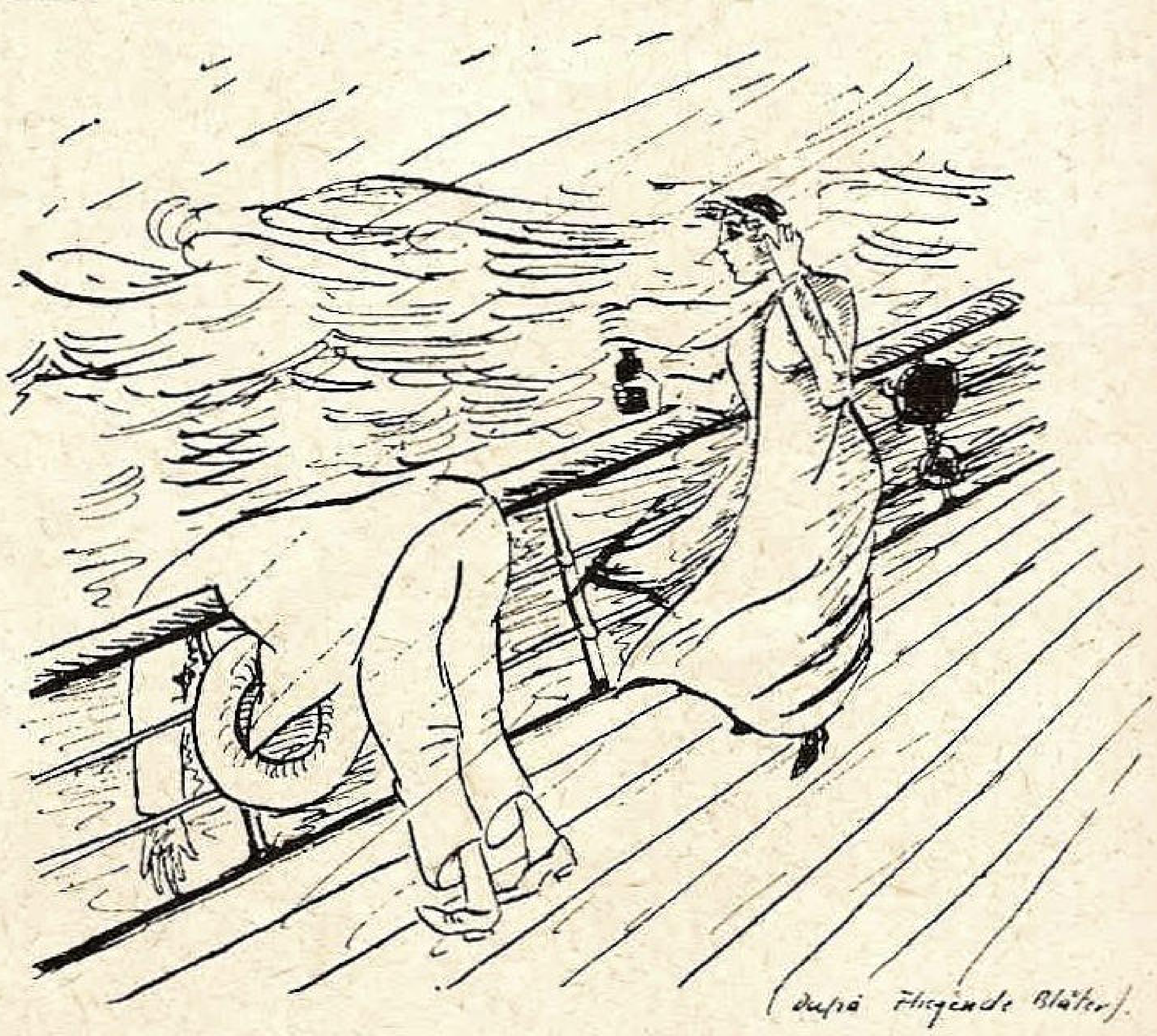
Sunt singură cum sunt atâţia. Cum se explică bucuria egoistă ce o simţi, când ştii că şi altul îndură ca tine? Răutate? Mângâere?

Am trecut de cazino. Sunt îngheţată, totuşi mi-e groază să mă 'ntorc în camera unde am stat cu el, până la despărţire.

Frigul însă mă'nfăşoară în pături de ghiaţă. Nu mai pot rămâne pe cheiu! Deodată simt că m'atinge ceva la pantof. Tresar speriată, din amorţeala mea. In spatele meu văd un căţeluş mic, fox, ce s'a luat după mine, poate mai de mult. Când m'am întors, căţeluşul s'a oprit speriat, a rămas locului şi ochii rugători căutau neliniştiţi spre mine.

— Haide du-te, du-te acasă cuţule!

Am pornit. El cu paşi uşori, ca şi cum s'ar fi silit să nu-l simt, s'a luat iar după mine. Mă opresc iar, şi el



— Doctore, te rog, asta-i doctoria contra răului de mare?

se oprește, se retrage mai departe, și rămâne c'o lăbuță ridicată, delicat și tremurând tare.

— Ce e cu tine, cuțule? Ce cauți pe vremea asta mizerabilă pe cheiu? Te văd cu sgărduță, deci nu ești vagabond. Unde ți-e stăpânul? L'ai pierdut, ori a plecat și el?

Cățelul se uită la mine, și privirea lui atât de elocventă, iar ochii plini de lacrămi, îmi spun toată jalea lui.

— L'ai pierdut, sărăcuțul de tine, și ai rămas singur și tu, și te sbați în căutarea prietenului iubit.

Cățelul văzând că nu-l alung, se apropie încurajat, iar codița începe să se miște într'un ritm încet, ca un fel de implorare, stând însă în rezervă.

— Te-aș lua, dar ce să fac cu tine? Nu sunt de aci, sunt străină, Cuțule și sunt tare amărîtă.

Cățelușul însă, deodată, ca un fel de demonstrație spontană a mulțumirii și a simpatiei ce îi inspir, se apropie de mine și ridicându-se în două picioare își întinde lăbuțele spre mine, în sus ca într'o rugă.

— Nu mă lăsa, par'că mi-ar spune; și eu sunt singur ca tine, ai ghicit. Ia-mă, îți voi fi un tovarăș credincios și iubitor. Nu te voi necăji niciodată. Sunt un cățeluș cuminte și deștept. Fii bună și miloasă. Mi-e atât de frig, blănița mi-e udă până la piele și mi-e atât de foame! Mi-e foame!

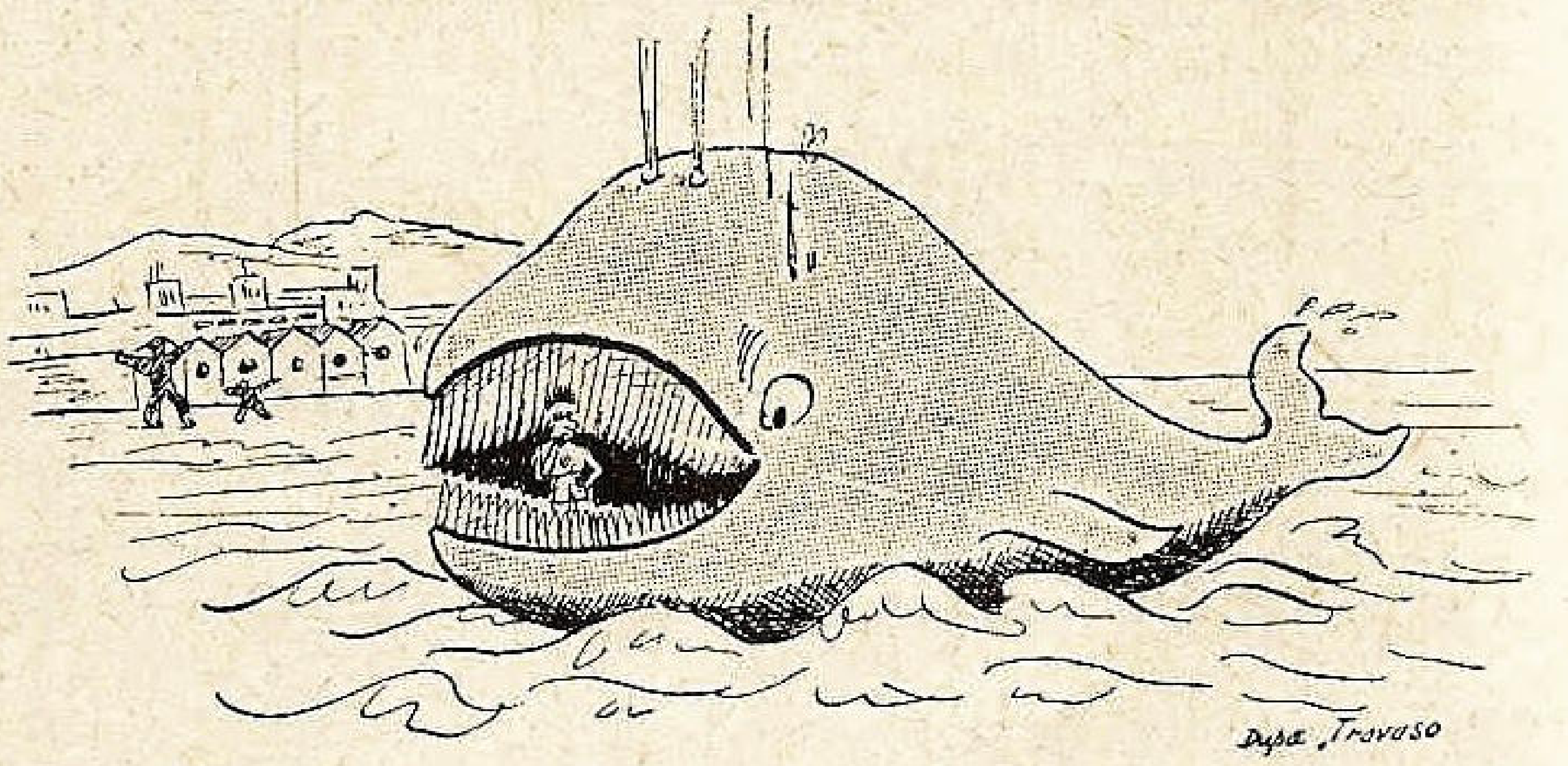
Săracul! Ce drăguț e! E alb tot, are o pată neagră pe ochiul stâng, ca un monoclu, iar pe piept, un plastron galben. Ochii mari, inteligenți și sclipitori, mă privesc țintă. Toată nădejdea lui sunt eu. De o vorbă, de un gest al meu, depinde viața lui. O milă duioasă mă cuprinde. De ce nu l'ași lua? Cine știe, poate prietenia lui de câine iubitor și devotat, să-mi fie o mângâere. M'am hotărît! M'aplec în jos și-l mângâi ușurel pe blănița udă. Urechile se lasă pe spate, iar codița începe să miște vertiginos, semn de mare bucurie.

— Știi ce Cuțule drag, te iau și nu vom mai fi singuri, nici unul. Hai!

Se uită la mine, un minut, par'că nu-i vine să creadă, că ruga i-a fost ascultată. Apoi, deodată înviorat, începe s'alerge înaintea mea și iar să se întoarcă în curse nesfârșite, sburdând voios și aruncând într'un lătrat subțirel și alintat, toată mulțumirea și recunoștința ce îi stăpânește inima lui de câine.

Privesc marea și cuget. Lângă ea m'am despărțit de un prieten și tot lângă ea am găsit altul, poate mai statornic, mai iubitor.

Urmărind surâzătoare, cățelușul fericit, plănuesc asupra culcușului bun ce îi voi face, și găsirea unui nume frumos.



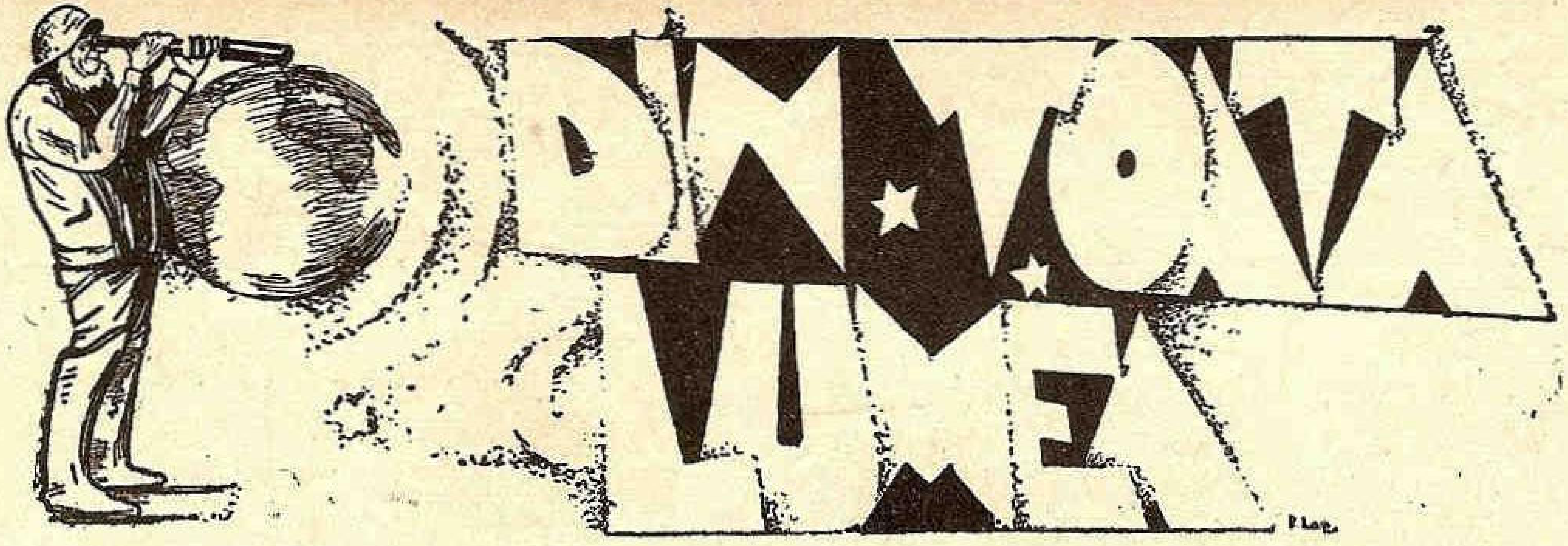
— Vai de mine! Eu venisem la mare să mănânc pește și când colo...!

INGINER
EMIL PRAGER

Construcțiuni,
Lucrări industriale
Lucrări publice:
ȘOSELE, CĂI FERATE
CARIERE BAZALT

BUCUREȘTI

Str. COLȚEI (fost Sfinților) Nr. 33 - Telefon: 3-95.59



RUŞII ALBI AU O REVISTĂ MARITIMĂ.

Personalul fostei flote Ţariste, care se află refugiat în străinătate, publică la Praga o revistă maritimă care apare în fiecare lună în limba rusă.

Printre corespondenții acestei reviste, se află și la noi în țară un fost comandor din marina Țarilor care este foarte cunoscut în înalta societate bucureșteană.

UN BANCHET LA CARE IA PARTE DOAR O PERSOANĂ.

La 22 Februarie 1901, pachebotul *Rio de Janeiro* a naufragiat în Oceanul Pacific, Numai câțiva pasageri s'au salvat printr'o adevărată minune. Printre aceștia se află și medicul bordului, doctorul *A. A. O'Neill*, care în prezent este medicul închisorii din *San-Francisco*.

In fiecare an supraviețuitorii acelui naufragiu se întâlnesc la un banchet, însă numărul a scăzut mereu din an în an. La banchetul din acest an, doctorul *O'Neill* va fi singurul participant deoarece restul supraviețuitorilor au dispărut.

DELA POLUL SUD LA POLUL NORD.

Guvernul Norvegian a invitat *9 pinguini* de rasă să vină să pună bazele unei noui colonii de pinguini pe banchizele Polului Nord.

Patru vor rămâne pe una din insulele *Lofoten* iar restul pe o insulă din nordul Norvegiei.

In acest scop, aceste importante personaje au avut la dispoziție un vapor care le-a transportat dela Polul Sud la Polul Nord. Datorită îngrijirii personalului navei, călătoria a fost foarte plăcută. Au fost și momente critice, la trecerea prin zona equatorială și prin zonele tropicale când s'a simțit nevoia să fie răcoriți în camerile frigorifice ale bordului.

ENDEAVOUR PIERDUT ŞI REGĂSIT.

Reprezentantul Angliei la cupa „Americei" vestitul yacht „Endeavour", s'a pierdut în largul Oceanului Atlantic la 15 Sept. în timpul unei mari furtuni, pe când era readus la remorcă în Anglia. Remorca se rupsese, iar yachtul a plutit în voia valurilor și vânturilor. 1500 mile.

Endeavour, se pierduse de remorcherul său, yachtul *Viva-II*, dar și-a continuat drumul cu velele întinse, dovedind admirabile calități nautice în timpul acelei furtuni.

A fost descoperit la vreo 260 mile spre S-W Fastnet (Irlanda) după 12 zile, de către două nave cari treceau prin acea regiune. Acestea au anunțat prin radio descoperirea lor.

La Societatea *Lloyd*, conform obiceiului tradițional, a fost sunat clopotul numit *Lutina*, care e pus în funcțiune numai când vreo navă considerată ca pierdută, e regăsită sau salvată.

CÂTEVA CIFRE ASUPRA TONAJULUI MONDIAL.

In 1929 navele cu o vârstă *mai mică de 10 ani* atingeau procentul de 48,5% cu 20.133.000 tone din tonajul total iar astăzi acest procent a devenit 31.4% cu 13.342.000 tone.

La aceiași dată, navele cu o vârstă *între 10 și 20 ani* reprezentau 36,6% cu 15.191.000 tone, iar azi 49,1% cu 20.244.000 tone.

Navele cu o vârstă dela 20 ani în sus reprezentau 14,9% cu 6.187.000 tone iar azi, 19,5% cu 8.252.000 tone.

Se constată un regres remarcabil la toate cele 3 categorii amintite mai sus; procentul de nave vechi în loc să fie cât mai redus, este chiar mai mare ca în 1929.

*

Dintre cele 29524 vapoare și motonave cari au peste 100 tone deplasament, 3736 au câte două elici, 109 au câte 3 elici și 307 au sbaturi.

Dintre toate vapoarele existente 3.932 întrebuințează combustibil lichid; tabelul de mai jos arată evoluția combustibilului lichid în defavoarea cărbunelui.

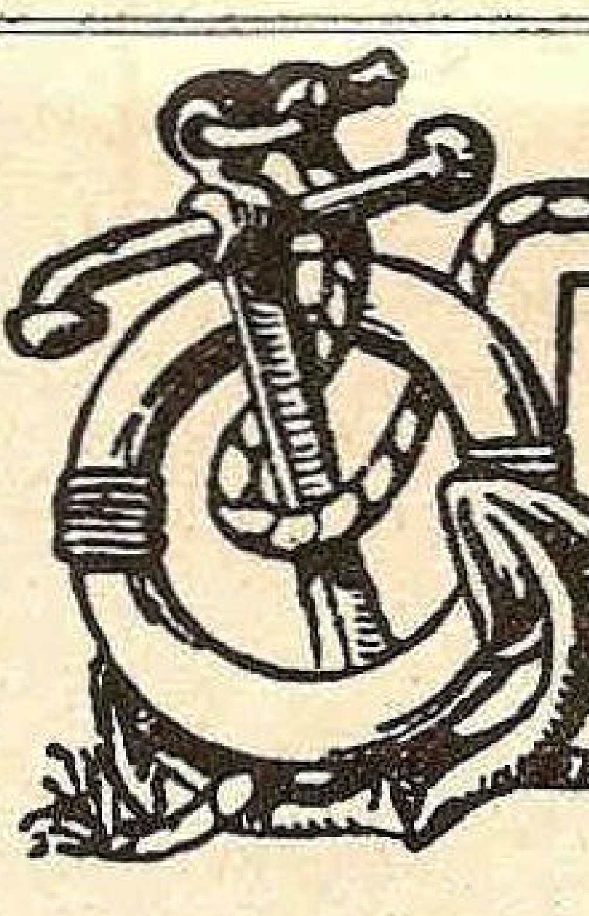
Anul	Veliere	Motonave	Vapoare cu păcură	Vapoare cu cărbuni
1937	1,53	20.74	29.84	47.89
1926	2.26	5.39	28.16	63.19
1914	8.06	0.45	2 65	88.84

Tabelul care urmează ne arată evoluția tonajului mondial al navelor cu propulsiune mecanică dela 1914 până azi:

State	Anul 1914 tone	Anul 1937 tone	Procent %
Anglia	18.802.000	17.436.000	— 7,7
Dominioanele	1.632.000	2.961.000	+ 81,5
Franța	1.922.000	2.844.000	+ 48,—
Germania	5.135.000	3.928.000	— 13,5
Grecia	821 000	1.855.000	+125,9
Olanda	1.472.000	2.631.000	+ 78,7
Italia	1.430.000	3.174.000	+122,—
Japonia	1.708.000	4.475 000	+162.—
Norvegia	1.937.000	4.347.000	+122,1
Spania	884.000	1.044.000	+ 8,1
Suedia	1·015.000	1.494.000	+ 47.2
Danemarca	770.0o0	1.118.000	+ 45,2
Statele Unite (la mare)	2.027.000	9.437.000	+351,1
la lacuri)	2.260.000	2.441.000	+ 8,0
Alte țări	3.479.000	6.175.000	+ 77.5

Din cifrele arătate mai sus reese că cu toate sforțările făcute de *Anglia*, și mai ales de *Germania* pentru o cât mai abundentă politică de construcțiuni navale, rezultatul este încă cu un procent negativ față de tonajul din 1914.

In schimb alte țări, *(Statele-Unite, Grecia, Italia, Japonia și Norvegia)* au procente uluitoare de mari.



INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din Ţară

Marele Voevod Mihai decorat cu „Medalia Maritimă"

Monitorul Oficial publică următorul decret regal:

Asupra raportului ministrului nostru secretar de stat la departamentul aerului şi marinei, sub No. 9438 din 20 Ianuarie 1938;

Având în vedere Inaltul Decret Regal No. 2670 din 13 Noembrie 1936, privitor la înfiinţarea şi acordarea insemnului „Medalia Maritimă":

AM DECRETAT ŞI DECRETĂM:

Art. 1. — Se conferă de Noi, insemnul „Medalia Maritimă" clasa III-a navigant, Măriei Sale Mihai Mare Voevod de Alba Iulia:

„Pentrucă la bordul Distrugătorulu N. M. S. „Regina Maria" în navigaţie spre Pireu, fiind surprins pe paralelul Burgas de un puternic uragan, pe care a trebuit să-l înfrunte timp de 32 ore, a rezistat hotărît, calm şi cu un curaj mai presus de orice laudă şi sfidând orice pericol a dat dovadă de calităţi cari au fost cel mai înălţor exemplu pentru întreg echipajul N. M. S. „Regina Maria".

Art. 2. — Ministrul nostru secretar de stat la departamentul aerului şi marinei, este însărcinat cu executarea prezentului Decret.

Dat în Bucureşti la 20 Ianuarie 1938.

CAROL

Ministrul aerului şi marinei
(ss) RADU IRIMESCU

SCHIMB DE FELICITĂRI

La felicitările schimbate între Liga Navală Română şi Ligile navale străine, s'au primit următoarele felicitări şi răspunsuri:

Dela Liga Morska (Polonia).

Avem onoare a vă transmite prin prezenta cele mai bune urări cu ocazia noului an 1938.

Vice-Preşedinte, *K. Korytowski.*
Director, *J. Debski*

Din partea Ligei Navale Italiene.

Mulţumindu-vă în numele Preşedintelui Centralei şi al meu personal pentru urările trimise prin scrisoarea de la 1 curent, vă transmitem urări fierbinţi pentru propăşirea nobilei Dvs. instituţii.

Vice Comisar Extraordinar
Amiral de Escadră *Enrico Cuturi*

Din partea asociaţiei Morski Sgovor (Bulgaria).

Avem onoare a vă confirma primirea scrisoarei Dvs. de la 1 cor., mulţumindu-vă pentru urările ce ni le transmiteţi cu ocazia anului nou 1938.

Din partea noastră ne grăbim a vă exprima cele mai bune urări cu aceaşi ocaziune şi vă prezentăm salutările noastre.

Preşedinte, *Indescifrabil*
Secretar General, Profesor, *Ignatof*

Dela Ligue Maritime et Coloniale Franceze.

Vă mulţumim pentru scrisoarea Dv. dela 1 Ianuarie. Vă rugăm să găsiţi aci urările comitetului Ligei pentru propăşirea frumoasei asociaţiuini şi a Marinei Regale.

Director-adjutant, *Haffner*

Dela Jadranska Straza (Jugoslavia).

Cu ocazia noului an avem onoare a vă transmite cele mai bune urări pentru anul 1938.

Preşedinte, *Dr. Tartalja.*
Secretar, *Dr. I. Rublic.*

PROGRAMUL CONFERINŢELOR Ligei Navale Române

Ciclul: *„Apele, Dunărea şi Marea noastră"*

Miercuri 2 Februarie — d. Prof. Universitar SIMION MEHEDINŢI:
„Legături cu Dunărea şi Marea.

Miercuri 9 Februarie — d. Inginer N. G. CARANFIL:
„Un mister pasionant al mărei".

Vineri 18 Februarie — d. Prof. Universitar N. DAŞCOVICI:
„Marea noastră şi strâmtorile din punct de vedere juridic".

Miercuri 23 Februarie — d. Prof. Universitar N. IORGA:
„Pagini de istorie".

Miercuri 2 Martie — d. Iginer Inspector General C. MIHALOPOL:
„Porturile şi mijloacele de navigaţie ca factor de progres".

Miercuri 9 Martie — d. Avocat I. Gr. PERIEŢEANU:
„Elogiul mărei".

INTRAREA LIBERĂ

Membrii Ligei Navale sunt rugaţi cu insistenţă a onora pe distinşii conferenţiari cu prezenţa lor.

FELICITĂRI PRIMITE

Domnule Preşedinte,

Aduc LIGEI NAVALE ROMÂNE cele mai calde urări ca în acest an continuând bunele începuturi făcute cu subscripţia pentru vasul „MIRCEA" să păşească mai departe pe calea difuzării cât mai întinse a obiectivelor ei în massa mare a populaţiei româneşti.

Vă rog să primiţi, Domnule Preşedinte, asigurarea celor mai distinse salutări.

(ss) N CARANFIL

AGAPA DELA 18 DECEMBRIE.

In ziua de 18 Decembrie (Sf. Sebastian şi Zoe) a avut loc prima agapă a comitetului L. N. R. în saloanele restaurantului Splendid Parc, menită să strângă şi mai mult rândurile celor cari luptă sub flamura L. N. R.

Fiind onomastica d-lui *Amiral Eustaţiu*, domnia sa a prezidat masa, înconjurat de dragostea tuturor, amirali şi ofiţeri activi şi de rezervă, ingineri, avocaţi, etc. Fără discursuri protocolare, bătrânii au depănat amintiri din vremurile tinereţii, iar tineretul savura frumuseţea grelelor timpuri în care marina se sbătea cu tot felul de nevoi. Dar, vorba domnului *Ing. Caranfil*: „Trăiască obstacolele".

O NOUĂ SOCIETATE DE NAVIGAŢIE NAŢIONALĂ.

La Constanţa s'a pus bazele societăţii de navigaţie „MARINA ROMÂNEASCĂ" din iniţiativa d-lor *V. G. Nicolau*, fost deputat, director de bancă şi membru în comitetul superior al P. C. R-ului şi Comandor *N. Ionescu-Gohvascu*, fost director al S. M. R-ului. S'au subscris aproape 20 milioane lei şi se intenţionează cumpărarea a două mari vapoare mixte din America.

Urând reuşită nouei companii, sperăm că treptat-treptat din miliardele ce ies din ţară sub formă de navluri, vor rămâne în ţară din ce în ce mai multe milioane.

UNIUNEA GENERALĂ A MARINARILOR COMERCIALI

La Galaţi a avut loc adunarea generală a U. G. A. M. A. R.-ului sub prezidenţia d-lui Comandor Ionescu-Johnson la care au luat parte 4 asociaţii: Orizontul, As. Marinarilor Comerciali din Galaţi, Sindicatul Naţional al Marinarilor Români din Brăila şi As. Jandarmeria Bucureşti, secţia Nautică.

S'a ales consiliul de administraţie compus din: V. Amiral Gavrilescu, Preşedinte; C-dor O. Nedelcu, I. Gheorghiade, col. N. Pavlid şi Ionescu Johnson, vicepreşedinţi; C-dant Floricel, Mihu, Bulacu Gh., Gr. Angelescu, Ing. Corudeanu membri; delegaţi Victor Mengoni, B. M. Poch-Dicu, V. Toia, Harilan Constantin, Mihai Vasile, Toma Gh. şi N. Dimofte; Secretar General Pohrib. Cenzori Ovidiu Nicoară, Ing. Vidraşcu, Neagu Petre, Av. Atanasiu, M. Vasile, Florea Dumitru şi Ţăranu.

Comitetul de Direcţie se compune din Comandor O. Nedelcu, L. Gheorghiade şi N. Prohib.

Desbătându-se programul s'au luat următoarele hotărâri:

1. Organizarea de serbări pentru strângerea fondurilor;
2. Construirea căminului marinăresc;
3. Pregătirea unui memoriu către M. A. M. pentru susţinerea revindecărilor marinăreşti;
4. Intervenţie pentru transformarea bricului „Mircea" în muzeu marinăresc.

Statutele prevăd că asociaţia are ca scop apărarea intereselor profesionale educaţia şi cultura profesională şi sufletească a membrilor, crearea unui organ de publicitate, construirea de localuri de reunire şi căminuri, acordarea de ajutoare, înfiinţarea unei Case de Economii şi Credit a marinarilor, etc.

Liga Navală salută cu bucurie asociaţia şi-i urează ca prin muncă şi unire să-şi realizeze cât mai de grabă scopurile propuse. Problema marinărească e prea importantă şi orice sforţare de mai bine merită toată lauda şi tot sprijinul.

EVENIMENTELE LUNEI

Porturile şi întreaga viaţă marinărească, în special la Dunăre, se pregătesc de iernat. Şlepurile intră în bazine, sau în canalele pe care experienţa le-a indicat bune pentru adăpost. Se strâng şi pontoanele Serviciului Hidraulic.

La 26 Decembrie se scot stăvilarele ecluzelor dela Ulivar, în Jugoslavia, închizându-se astfel navigaţia pe canalul Bega.

Dela 2 Ianuarie încep să curgă sloiuri pe Dunăre.

La 4 Ianuarie ultimul pasager pleacă din Sulina pentru Galaţi.

După această dată Dunărea se prinde la Tulcea, canalul Sulina îngheţată, iar din cauza prinderii canalelor deltei Chiliei, apa creşte şi inundă Vâlcovul. Populaţia este evacuată la Jibrieni şi Chilia Nouă. Câteva zile situaţia este extrem de grea.

Totuş după ce spărgătorul „Mântuirea" şi dragele C. E. D. reuşesc să degajeze braţul Sulina, apa începe să se retragă din comunele inundate.

La 10 Ianuarie, creindu-se un zăpor la Reni, apa începe să crească la Galaţi, ameninţând cu inundaţia cartierele de jos ale oraşului.

La toată opera de ajutorare a sinistraţilor a dat un mare concurs Divizia de Dunăre care a trimes echipe cu explosiv pentru spargerea zăpoarelor şi material pentru evacuarea populaţiei.

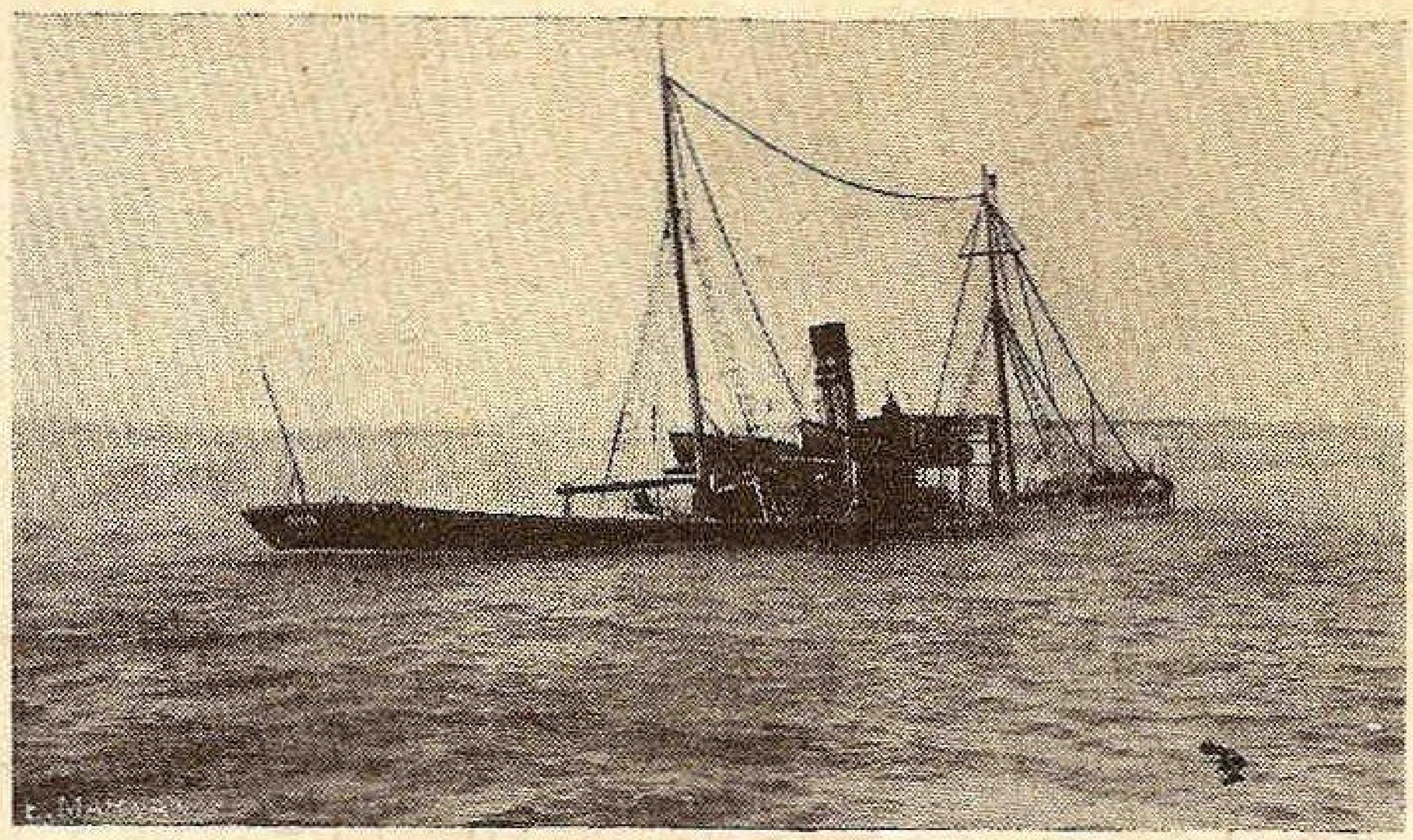
Marea Neagră n'a voit nici anul acesta să-şi desmintă numele.

Furtuni peste furtuni s'au succedat aducând prejudicii serioase navigaţiei; comerţului şi pescuitului.

Povestim în altă parte peripeţiile prin care a trecut N. M. S. „Regina Maria" având la bord pe Măria Sa Marele Voevod.

Portul Constanţa a fost teatrul unei serii de accidente de navigaţie extrem de serioase, care petrecute la scurt interval au îngrijorat opinia publică. Au evidenţiat deasemeni insuficienţa unora din mijloacele technice, în special în ce priveşte pericolul de incendii, de care dispune primul nostru port maritim.

Astfel la 4 Ianuarie ia foc în port, pachebotul „Har-Carmel" sub pavilion palestinian, afectat liniei Constanţa Palestina. Vasul e bine cunoscut portului Constanţa. Construit în Danemarca în 1905. Incendiul se pare că se datoreşte unei neglijenţe a fochistului de gardă, care a adormit. Nava în flăcări, ce constituia o primejdie pentru întregul port, a putut fi luată la remorcă graţie îndemânării şi bravurii căpitanului şi echipajului remorcherului „Tomis" care a scos'o din port. La farul mare, remorca rupându-se, epava a fost împinsă de vânt şi valuri la coastă, eşuând la câteva sute de metri spre Nord de epava vasului „Santoni" pierdut acum câţiva ani.



Epava vaporului turcesc „Elka"

In ziua de 6 Ianuarie, curând după intrarea în port a distrugătorului „Regina Maria", se întâmplă un nou accident urmat de pierderea navei. Victima e de data asta micul caboteur turc „Elka" abordat de nava-tanc norvegiană „Irania". Vasul turcesc, construcție din 1882, venea încărcată cu fier. Naufragiul s'a întâmplat în timp extrem de scurt, remorcherele abia având timpul să remorcheze nava abandonată afară din port, unde s'a scufundat pe fund mic, rămânând afară numai suprastructurile.

In ziua de 9 se declară un nou incendiu la bordul vaporului S. M. R. „Oituz" și anume la magazia No. 2, încărcată cu iută, ambarcată la Port-Said. Primejdia a fost mare în primele momente, alături de nava incendiată fiind vaporul „Alba-Iulia" ce descărca muniții. Incendiul n'a putut fi stins complect decât după inundarea magaziei No. 2. E de plâns moartea prin asfixiere a chelnerului Ștefan Deculescu și a cărbunarului Viziroiu Petre, care frânți de oboseală după lupta dusă contra flăcărilor ce le cuprinsese vaporul, s'au culcat într'o cabină, fără a-și da seama că e plină cu gazele degajate de marfa incendiată.

La 1 Ianuarie se declară un nou incendiu la vaporul S. M. R. „Peleș", provenit dela scânteile dela o mașină de sudat ce lucra în magazia No. 3. Incendiul a putut fi însă repede localizat.

CONFERINȚA DOMNULUI VICE-AMIRAL BĂLĂNESCU

Duminecă 20 Februarie orele 9 seara D-l Vice Amiral Bălănescu va conferenția în sala *Ateneului Român* despre: *Aspecte din politica navală.* Dunărea, Marea Neagră, Mediterana.

CONCERT DE GALĂ

Sâmbătă 26 Februarie ora 9 seara va avea loc o producție artistică de gală pentru mărirea fondului de construcție al *navei școală „Mircea"* dat de *d. Al. Lupescu*, prim bariton al Operei Române, cu concursul orchestrei Radio, condusă de d. Alfred Alexandrescu.

Programul:

1. *Nava cu pânze în trecutul marinăresc al popoarelor.* Conferința D-lui Vice Amiral *I. Bălănescu.*
2. *Wagner:* Uvertura la opera *„Vasul Fantomă"*.
3. *Mendelsohn:* Arie din Oratoriul *„Paulus"*.
4. *Wagner:* Lupta cântăreților din Opera *„Tannhauser"*. D-l *Al. Lupescu* acompaniat de Orchestra Radio.
5. *Schubert...* a) *La Mare;* b) *Serenada;* c) *Călătorul.*
6. *Loewe...* a) *Regele Ielelor; b) Prințul Eugen;* c) *Tom Der Reimer:* Balade.

D-l A. Lupescu acompaniat la pian de D-l *I. Filionescu.*

7. *Caudela: Sergentul,* Baladă de *V. Alexandri.* D-l *Al. Lupescu* acompaniat de Orch. Radio.
8. *Berlioz:* Uvertura *„Carnavalul Român"*. Orchestra *Radio* dirijată de D-l *Alfred Alexandrescu.*

INTÂMPINARE.

La rectificarea din No. 11/37 prin care se arată că D-na Constanțiu ne având brevetul de căpitan, nu a comandat niciodată vaporul „Inginer Vlasopol" cum din eroare s'a publicat în No. 10/37, redăm chiar rândurile doamnei Constanțiu.

„Nici odată nu am fost comandantul vaporului, ci simplu ofițer la bord, făcând de cart la mare sub directiva comandantului, Căpitan Vlasopol.

„Timp de 6 ani cât am fost îmbarcată pe vasele „Oituz" și „Vlasopol" nu am făcut altceva decât a-mi urma soțul, a-l ajuta și seconda cu toată dragostea, priceperea și puterea de muncă, — deci nici un merit.

„M'am despărțit greu de o viață și activitate pe care o iubeam, din cauza sănătății mele care nu-mi permitea să urmez viața grea a marinarilor".

Iar din partea D-lui Căp. Vlasopol primul din Buenos-Aires:

„Țiu să precizez că vaporul meu „Inginer N. Vlassopol" a fost comandat și exploatat numai de subsemnatul. D-na Constanțiu a fost la bord in calitate de soție, căreia i-am obținut un carnet de ofițer asistent dela Căpitănia de Port din Brăila".

Chiar dacă informația noastră nu ar fi fost eronată, valoarea d-lui Căpitan Vlassopol, comandant al vaporului al cărui proprietar este, nu putea fi întru nimic diminuată, — contrariu: călătoriile pe care nava le face între America de Sud și Europa, arată excelentele sale calități marinărești, iar faptul de a fi avut curajul a-și plasa capitalul într'un vapor, e cel mai frumos exemplu că românul poate fi și un excelent armator.

In urma acestor lămuriri socotim că nu mai e nevoe de nici o altă revenire, iar „medalia maritimă" cu care au fost onorați și unul și altul e o răsplată bine meritată pentru amândoi.

NUMĂRUL FESTIV.

Comitetul a adus mulțumiri delegaților noștri d. *Cuba* și *Lăpușneanu,* grație stăruinței cărora apariția elegantului număr festiv a fost asigurată din punct de vedere material.

Ce a mai rămas din vaporul „Elka"

†

Lt.-Comandor Ilie Teodoru

Liga Navală Română, Secția Silistra aduce la cunoștința membrilor săi, cu adâncă întristare, încetarea din viață a fostului membru activ al acestu Comitet, Căpitanul de Port Silistra, — I. Theodoru.

In calitate de membru de drept și Secretar al Secției — d-sa începând din anul 1932, — când a fost numit Căpitan al Portului Silistra și până 'n prezent, — a depus o muncă neobosită pentru dezvoltarea și realizarea idealului național și a scopurilor înalte puse ca bază de Liga Navală Română, — făcând cele mai mari sacrificii morale pentru propagandă printre cetățenii acestui port.

Abia eșit la pensie, din cauza unei boale crude și nemiloase, fiind internat în sanatoriul Geoagiu jud. Hunedoara, după o scurtă și grea suferință a încetat din viață departe de noi.

Noi, cei rămași încă la datorie, să urmăm exemplul arătat de el în actvitate. Bunătatea, inteligența, cinstea, caracterul, dragostea lui de Mare și Țară vor rămâne neuitate pe veci.

Fie-i țărâna ușoară!...

COMITETUL SECȚIEI SILISTRA

Locot.-Comandorul Theodoru era un brav fiu al Moldovei. A terminat școala de Artilerie și Geniu în 1898, în fruntea clasificației

La gradul de locotenent a trecut la Serviciul Maritim, unde a fost un excelent secund. După războı a fost pus în disponibilitate pentru cauză de boală, până în 1932, când i s'a încredințat Căpitănia Portului Silistra. Bun camarad, plin de veselie, harnic la treabă, stingerea lui a lăsat numai regrete printre cei cari l'au cunoscut.

Recenzii

„Marina Regală" este titlul lucrării d. Radu Ciocârdel publicată de *Liga Navală Română.*

Pe prima pagină întâlnim portretul M. S. Regelui Carol II-lea, apoi portretul D-lui Vice Amiral Bălănescu, al D-lui Contr'amiral Coandă, al D-lui Comandor A. Negulescu (Moș Delamare) cu un frumos autograf, după care autorul face Istoricul *Marinei Române,* coborându-se în depărtatele vremuri ale începutului neamului nostru.

In capitolul Forțele Navale ni se descrie, *Distrugătoarele, Torpiloarele, Canonierele, Submarinele, Vasele Auxiliare, Monitoarele* și *Vedetele,* apoi *„Serviciul Hidrografic al Marinei"*.

Țara noastră — ne spune d-l R. Ciocârdel, autorul lucrărei de care ne ocupăm aici — a avut și are mari marinari. „De cine să vorbim mai întâi?" — Se întreabă d-l Ciocârdel. „De făuritorul marinei Maican, de Koslinski, Murgescu, Irimescu, Bălescu, Negrescu, Urseanu, Drăghicescu sau Scodrea? De navigatorul și matematicianul Popovăț, despre care ofițerii străini ne spuneau că poate face onoare ca profesor de matematici oricărei facultăți din lume? De talentatul scriitor Jean Bart? De teama de a nu fi la înălțimea lor, renunț de a vorbi de acești mari comandanți ce i-a avut marina. Las ca trecutul și înfăptuirile lor să iasă singure la iveală, ca o lumină în negura vremurilor turburi ce trăim".

Dacă marina noastră a avut comandanți neîntrecuți, să se știe că a avut și din lumea smplilor și umililor marinari — plutonieri, sergenți — figuri ce vor rămâne pururea ca pilde de devotament și împlinirea datoriei. Sunt pagini de un dramatism ce atinge culmi.

Din cele arătate în lucrare, se poate deduce că avem de unde obține elementul necesar pentru a face minunați marinari, în mai puțin de 3 ani, numai grație deșteptăciunei și iubirei de țară și de neam a Românului.

ALEXANDRU I. ȘONȚU

BAIONETE. Patriotica revistă care caută a reînvia uitatele sacrificii ale celor cari au făcut România Mare, a rezervat în No. 2 câteva pagini și Marinei intitulate „RAZE DIN LIGA NAVALĂ", precedate de următorul moto:

In semn de solidaritate camaraderească, foștii luptători dela uscat, se prind cu tot sufletul în propaganda sinceră pentru o cât mai grabnică înzestrare a surorei noastre „MARINĂ".

Nu am uitat-o când, în timpurile de restriște ne-a susținut cu legendarul ei eroism, în timp ce noi mânuiam săbiile și baionetele pe munții și plaiurile Țării.

Ca o dovadă a dragostei frățești cei purtăm, intre copertele acestei reviste, vom depăna nu numai frumusețile ei, dar și lipsurile ce le suportă.

Redacționale

Concurs pentru tineret.

Facem loc cu plăcere cele publicate în ziarul *„Timpul"* din 26 Ianuarie 1938.

Inspirându-se din vitejeștile fapte petrecute în cele 32 de ceasuri de luptă cu furtuna, fapte care au făcut adâncă impresie în tot publicul și mai cu seamă în rândurile tineretului „Timpul" deschide astăzi un mare concurs pentru elevii liceelor noastre civile și militare.

Tema concursului: o lucrare scrisă cu subiectul:

Despre eroica luptă a Marelui Voevod pe distrugătorul „Regina Maria" împotriva primejdiilor furtunii. Povestirea faptelor și scoaterea în lumină a înaltelor învățăminte străjerești ce reies din aceste fapte.

Lucrările scrise citeț, pe cel mult 8 pagini de caet, se vor trimite la redacția „Timpului" str. C. Mille 15, unde vor fi examinate de un juriu și premiate. Vor fi premii în bani, cărți de valoare și abonamente la „Timpul". 2.700.

La premiile anunțate, Liga Navală mai adaogă încă:

2 abonamente pe un an la revista noastră.

5 numere festive.

20 tablouri „Mircea".

Poșta redacției

Căp. Voinescu. Am fi bucuroși dacă ne-ați trimite și restul manuscrisului „Ghidul Dunărei și al Mării Negre", spre a avea continuitate în publicare.

Romeo Cosmovici. De ce ar fi „aspru" mersul Dunărei? Ca să rimeze cu „astru"? Mai încercați.

Nina. Nici un gen nu e mai greu ca poezia. Una s'a publicat, cu toată slăbiciunea ei, a doua însă... stop.

D-l *Victor Milea.* Toplița (Hunedoara). Vă mulțumim foarte mult pentru sugestie. Le vom urma. In ceiace privește apelul, tineretul a răspuns la el mai presus de așteptări, atât cel școlar, cât și cel străjeresc și premilitar.

D-l *N. Țigănuș.* — Prin lucrări originale se înțeleg tot felul de lucrări, deci și cele literare.

Din străinătate

ANGLIA.

■ *Fratele mai mic al marelui Queen Mary,* va fi mai mare ca acesta. După ultimele informaţiuni, noul colos va avea următoarele caracteristici.

	Queen Mary	Noul transatlantic
Lungime	338 m.	343 m.
Lăţime	34 m.	37 m.
Inălţime dela chilă	12	15
la vârful catargelor	83 m.	93 m.

■ *Numărul marinarilor scade.* La 15 Iunie 1936, numărul marinarilor era *149.041* iar cu 5 ani mai înainte, era de 169.211.

■ *Goana înarmării.* Se pare că toate şantierele şi fabricile engleze sunt prea aglomerate de lucrări şi nu mai pot face faţă ritmului accelerat al înarmărilor navale. Numai aşa se explică însemnata comandă de tunuri automate de 37 A. A. primită de curând de Uzinele *Bofors* din Suedia şi alte comenzi asemănătoare primite de alte şantiere.

■ *Tariful remorcajelor pe Tamisa,* a fost ridicat cu 10% cu începere dela 1 Ianuarie 1938. Această măsură a fost luată în comun acord de toate întreprinderile de remorcaj.

■ *Lărgirea râului Clyde.* — Autorităţile de navigaţie de pe râul *Clyde,* unde se află şantierul în care se construeşte al doilea *Queen Mary,* au hotărât să se înceapă lucrări pentru lărgirea râului *Clyde* între *Dalmuir* şi *Bowling* pentru a se putea face uşor lansarea şi trecerea marelui transatlantic prin acel loc. Costul acestor lucrări se va ridica la 70.000 lire sterline.

ARGENTINA

■ *Construirea unui port nou.* — La *Gualegnay* în provincia *Entre Dios,* se va construi un nou port. Costul lucrărilor se ridică la *475* mii pesos.

■ *Lansarea a 4 torpiloare.* — In Anglia, la *Birkenhead* şi la *Barow* au fost lansate 4 torpiloare dintr'o comandă de 7 asemănătoare cu cele engleze din clasa „G" de 1350 tone, 4 tunuri de 120 mm. 8 tuburi lans-torpile de 533 mm. şi 36 moduri viteză. Au fost botezate *Buenos-Aires, Cerrientes* şi *Entce-Rios.*

AUSTRIA.

■ *Flota de Dunăre se măreşte.* — *Erste Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft* din Viena, a construit în şantierele dela *Kornenburg* din apropierea Vienei, 4 motonave fluviale, *Prinz-Eugen, Erzherzog-Karl, Laudon* şi *Radetzky,* de câte 600 tone.

Motoarele au destulă putere, aşa că aceste moto-nave să poată duce la remorcă până la 8 şlepuri a câte 600 tone (după cum e de puternic şi curentul apei prin care navigă).

■ *Zonă liberă la Triest.* — După deliberări cari au durat mai mulţi ani, guvernul italian a convenit să permită Austriei înfiinţarea unei zone libere la *Triest.* Acest câştig al Austriei este de mare importanţă şi-i va folosi mult la prosperarea economică.

BULGARIA.

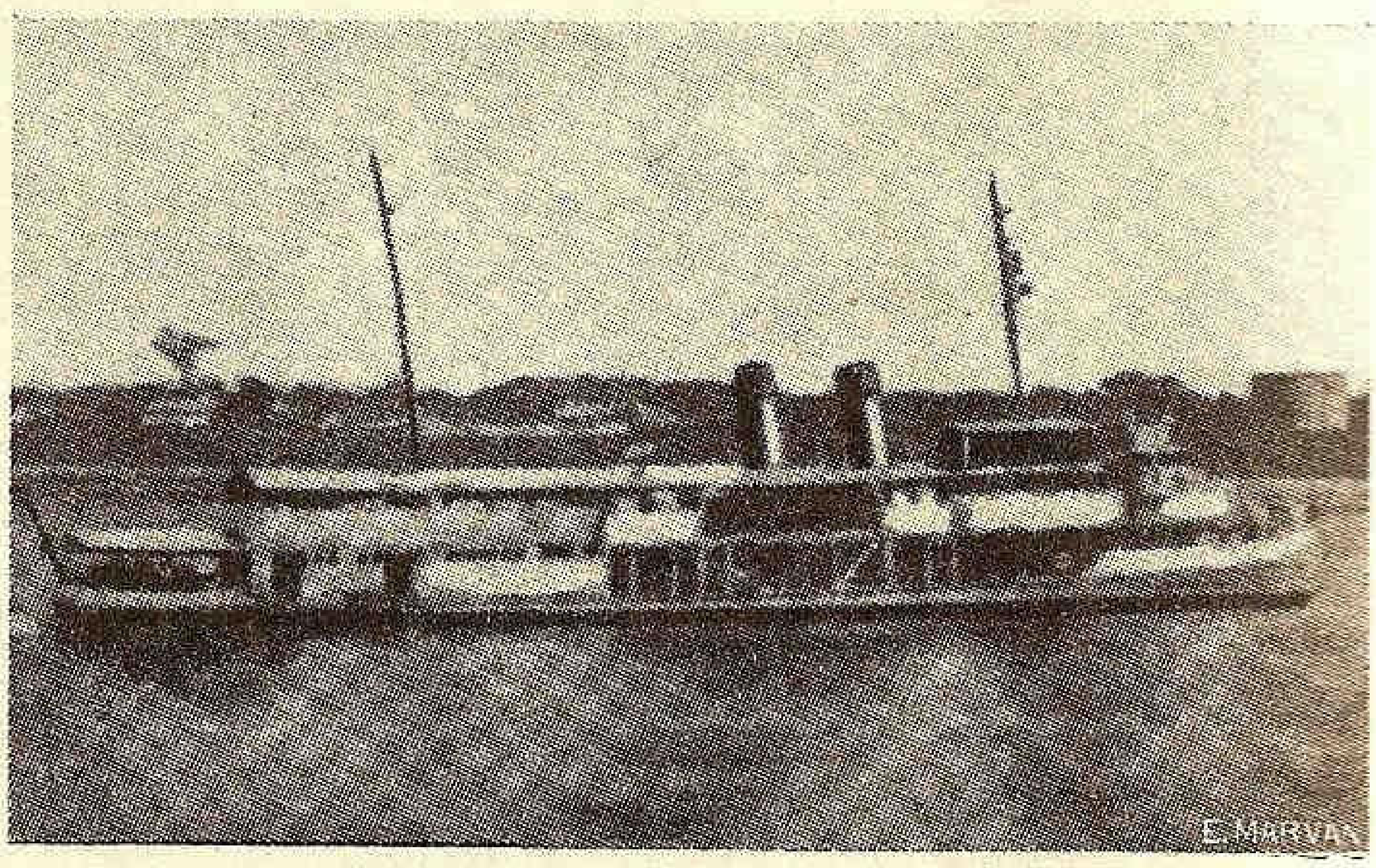
■ *Altă navă în construcţie.* Şantierele *Neptun* din Rostock au primit din partea Soc. Bulgare de Navigaţie din Varna, comanda unui vapor de mărfuri. Noul vapor va avea 1250 tone deplasament şi se va numi *Schipka.*

■ *Inaugurarea unui port maritim.* — La sud de Burgas, la *Saravo* (altă dată se numea *Wasiliko*) a fost inaugurat un nou port maritim, cu toată pompa cuvenită.

Lucrările au fost începute din 1927. Costul acestor lucrări se ridică la 30 milioane leva.

CHINA.

■ *Conflictul Chino-Japonez.* — Beligeranţii — atât chinezii cât şi japonezii, — au contravenit destul de des la uzanţele internaţionale uneori cu urmări tragice în contra neutrilor cari se află în zonă.



Canoniera americană „Panay" scufundată de japonezi

Presa a anunţat la timp atacul cu avionul şi rănirea ataşatului militar englez care se află într'un automobil; apoi cele câteva obuze cari au căzut aşa din întâmplare (!) în zona internaţională dela Shanghai, apoi oprirea şi cercetarea în larg a navelor de comerţ străine de către navele japoneze de război, bombardarea şi

FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCUREŞTI
Secţia Navală Construeşte: vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă şi croasieră până la 30 tone, yolle, şalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri şi bărci universale.-
Secţia Radio Construeşte: aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bat
Fabrica: str. Popa Lazăr Nº 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica Nº 1 Telef. 4.80 28.

scufundarea canonierei americane *Panay* şi a 2 petroliere în apropiere de Nanking şi alte multe incidente de acest fel.

De fiecare dată reprezentantul guvernului chinez respectiv al celui japonez, au prezentat scuze formale declarând regretul asupra celor întâmplate, dar ultimul caz (atacul canonierei americane) a cam umplut paharul şi guvernul american se pare că va eşi din rezerva ce şi-o impusese dela început în acest conflict galben, — cu toate scuzele prezentate şi de data aceasta în cea mai mare grabă de comandantul şef japonez de pe front.

■ *Tiphonul face ravagii la Hong-Kong.* — La 2 Septembrie un tiphon de o rară violenţă a venit asupra oraşului şi portului. 21 nave ancorate în port au pagube. Intre acestea se numără şi marile vapoare *Conte Verde* (ital. 18700 tone), *Asawa Maru* (japonez) *Gertruda Maersk* (danez), *Produce* (norvegian), *Emmy* (grec), şi vapoarele chineze *Sung Lec* şi *Hsin Lee*.

In timpul culminaţiei furtunei, s'a rupt parâmele vaporului *Hsin Lee* şi vântul l'a isbit de numeroase nave care se afla în port.

EGIPT.

■ *Desfiinţarea taxei de pilotaj prin Suez.* — Cu începere dela 1 Ianuarie 1938, navele cari trec în tranzit prin canalul Suez nu vor mai plăti nici o taxă de pilotaj.

Se pare că Direcţia Companiei canalului Suez a început să-şi dea seama că numărul navelor cari în loc să treacă prin Suez, preferă să ocolească Africa pe la *Capul Bunei Speranţe,* a început să crească din cauză că taxele percepute la trecerea prin canal sunt prea mari. Nu se poate explica altfel această desfiinţare a taxei de pilotaj.

FILIPINE.

■ *Se va creia o flotă* proprie a insulelor Filipine. Raportul Comisarului comerţului Statelor-Unite (National Development) a elaborat un proect comportând construirea a 2 nave de comerţ pentru traficul Pacificului şi alte 2 pentru traficul european.

Costul total se ridică la 10.000.000 dolari.

FRANŢA.

■ *Normandie* a pierdut o elice. — Marele transatlantic francez care în ultimul timp a redobândit *„panglica albastră"* datorită viteze medii de 30,85 moduri, a suferit un mic accident în una din ultimele sale curse. Incă dela plecarea din New-York, o elice avea „bătăi". Fără a reduce viteza — (s'a navigat cu 29,63 noduri), nava şi-a continuat drumul şi la orele fixate în itinerar a sosit la Southampton şi Hâvre. Abia ajuns la Hâvre, un scafandru a constatat că elicea interioară din babord lipsea.

Pentru călătoria următoare Normandie a plecat în cursă numai în 3 elici, deoarece nu a fost timpul necesar pentru ca nava să treacă în basinul de carenare pentru a i se pune altă elice în locul celei pierdute.

■ *Călătoria crucişetorului-şcoală Jeanne-d'Arc.* — Moderna navă-şcoală a marinei militare franceze, a pornit la 4 Octombrie dela *Brest* în călătoria anuală în jurul pământului cu ofiţerii elevi ai şcoalei de aplicaţie.

Printre aceştia ca o favoare deosebită, se află şi câţiva ofiţeri elevi din alte marine : 3 polonezi, 3 iranieni şi compatriotul nostru, aspirantul *Jean-Marin Dumitrescu.*

Până în prezent *Jeanne d'Arc* a făcut escale la *Bizerta* (10—15 Oct.), *Port-Saïd* (20—21 Oct.), *Ismailia* (21—25 Oct., *Djibuti* (31 Oct.—4 Nov), *Colombo* (12—19 Nov), *Singapur* (25 Nov.-1 Dec.), *Along* (6—10 Dec.), *Tourane* (11—12 Dec.), *Port-Dayot* (13—22 Dec.) şi *Saigon* (24 Dec.—5 Ian.). De aci va trece în Indiile Olandeze la *Soerabaja* (10—15 Ian), apoi în Australia la *Sidney* (2—15 Febr.), apoi în *Noua Zelandă* la *Auckland* (28 Febr.— 5 Martie), *Nouméa* (9—16 Mart.), *Port-Villa* şi *Noile Hebride* (17—21 Mart.), *Suva (Fiji)* (23—26), *Pago-Pago* (*Samoa,* 28—30 Martie), *Bora-Bora* (Insulele de sub vânt, 3—14 April), *Papeete (Tahiti)* (15—23 April), *Insulele Marquise* (27 April.—2 Mai), *Canalul Panama* (16—23 Mai), *Insulele Antile* (27 Mai—6 Iunie), *Casablanca* (18—23 Iunie) şi *Brest* (2 Iulie).

GERMANIA

■ *La Congresul arhitecţilor navali,* comandorul *Heinberg* a dat câteva precizări asupra motoarelor Diesel, dela bordul chuirasatelor de *„buzunar"* de 10.000 tone, tip Deutschland. S'a arătat că funcţionarea acestor motoare a fost mai mult decât satisfăcătoare; avariile nu au fost niciodată decât cât de acelea cari se întâlnesc deobicei în serviciul curent la motoare şi care se pot îndrepta cu mijloacele bordului.

■ *Navă plătită cu tutun.* — Şantierele *Schicau* din Danzig au primit comanda unei motonave de 7350 tone pentru campania olandeză *Nederlandsche Lloyd.* Această navă va fi plătită pe bază de *troc* cu tutun din Sumatra.

■ *Drumul pe apă dela Rotterdam la Danzig nu va mai fi prin Marea Baltică.* — Anul acesta s'a inaugurat un serviciu de navigaţie rapidă dela *Mogdeburg* la *Königsberg.* Vapoare de tonaj mic trec din *Elbe* în Canalul *Havel (la Berlin)* apoi în canalul *Oder-Spreea* până la fluviul *Oder*-Wartke, Netze ; traversează coridorul polonez pe *Wistula,* apoi *Nogat* până la *Half* iar de aci la Könegsberg. Călătoria întreagă ţine 8 zile.

In 1938, odată cu terminarea canalului *Mittelland Canal* care va uni *Rinul* şi *Elba,* va fi un drum pe apă care va permite vapoarelor să meargă dela Rotterdam până la Königsberg şi Danzig.

■ *Hamburg-Amerika-Line* mai construeşte la *Blohm & Voss* două motonave de 6300 tone pentru linia coastei occidentale a Americei de Sud şi o alta de 5600 tone la *Bremer Vulkan* din *Vegesack.*

■ *Salariile navigatorilor au fost mărite.* — *Frontul Muncii* anunţă că datorită intervenţiei generalului *Goering,* au fost mărite cu 20% salariile marinarilor şi cu 10%, salariile ofiţerilor.

■ *A treia flotilă de submarine* a luat fiinţă şi poartă numele locotenentului *Lhos,* care în timpul războiului a fost comandant pe submarinul UB—57, scufundat pe coastele Angliei. Această flotilă cuprinde 12 unităţi din clasa sumbarinelor de 230 tone.

■ *Numărul ofiţerilor din Marina militară.* — După o listă publicată oficial, este de 2255 dintre cari 1590 sunt pe nave iar 665 la uscat. In afară de aceştia Marina mai are şi 1340 aspiranţi şi elevi.

In 1936, lista ofiţerilor activi de marină cuprinde : 1 amiral-şef, 3 amirali, 4 vice-amirali, 17 contra-amirali, 57 comandori, 42 cpt.-comandori, 159 locot.- comandori, 280 căpitani, 101 locotenenţi şi 254 sublocotenenţi.

— Astăzi regimul avansărilor este mult mai bun ca înainte ; în 1916 stagiul de sublocotenent era de 4 ani, de locotenent 7 ani şi de căpitan 7 ani, pe când acum stagiile respective sunt de un an şi jumătate, patru ani şi patru ani, deci *cu un câştig le opt ani şi jumătate ;* prin urmare un tânăr care la 21 ani termină şcoala navală şi este avansat sublocotenent, are posibilitatea să fie avansat Locotenent-Comandor, după nouă ani şi jumătate, adică la frumoasa vârstă de 30 ani. Admirabile sunt perspectivele de viitor pentru tinerii cari îmbrăţişează în Germania cariera de marinar : nu lâncezesc la uscat, căci au la dispoziţie destule nave în flotă la bordul cărora îşi îndeplinesc meseria şi nu îmbătrânesc nici în grade, fiindcă stagiile dela grad la grad sunt aşa cum le-am arătat mai sus.

IRAK

■ *Crearea marinei militare.* — Ca o urmare firească a avântului luat de marina comercială,, guvernul a simţit nevoia de a avea şi o marină de război. In acest scop şantierele engleze *Thornycroft* au primit o comandă pentru construirea de mai multe mici unităţi de supraveghere, de 100 tone deplasament.

Aceste nave vor fi blindate, lungi de 30 m., late de 5 m. iar pescajul va fi de 0,90 m. pentru a putea naviga şi pe *Tigru, Eufrat* şi *Shattel-Arab.*

JAPONIA.

■ *Călătoria aspiranţilor şi elevilor Şcoalei-Navale.* — Cele două crucişetoare-şcoală japoneze *Iwate* şi *Yakumo* având la bord elevii şcoalei navale şi aspiranţii din şcoala de aplicaţie au fost într'o mare călătorie de studii în Europa.

■ *Viteza petrolierelor japoneze* este o caracteristică ce se întâlneşte foarte rar la navele similare din alte marine. Intr'adevăr majoritatea petrolierelor japoneze au 16—18 noduri viteză. Desigur că aceste nave vor fi foarte utile în timpul unui războí, însă viteza lor este justificată şi de motive economice.

Deoarece această ţară este lipsită de combustibilul lichid, care astăzi este un fel de *„nervum rerum"*, ea trebue să importe şi să-şi depoziteze mari cantităţi din California şi din Indiile Olandeze. Insă drumul până la California (spre exemplu) este mai mult de 4000 mile. Deci, dacă viteza navelor va fi mare şi dacă zilele de stat în porturi vor fi reduse cu ajutorul pompelor puternice de mare debit, care să golească cât mai repede tancurile, atunci nu va mai fi nevoe de un număr prea mare de petroliere care să satisfacă nevoile bazelor de aprovizionare japoneză.

Armatorii japonezi au găsit o formulă care face ca petrolierele lor să nu se ducă fără a transporta ceva. Este tocmai ceeace francezii numesc *„frêt de retour"* care în cazul de faţă nu poate fi decât un produs eminamente japonez *„mătasea"*. Regulat, petrolierele japoneze cară câte 2000 tone de mătase în baloturi către porturile de unde vor aduce produse petrolifere în ţară.

■ *Linie de navigaţie în jurul lumii.* — Compania *Nippon Yusen Kaisha* experimentează o linie de navigaţie regulată în jurul lumii. Linia aceasta porneşte din *Yokohama,* trece canulul *Panama* ajunge în *Europa* şi continuă drumul prin canalul *Suez* până în Japonia. Viteza navelor de pe această linie circulară va fi de 19,5 noduri, adică cu 5 noduri mai rapidă ca actualele nave cari lucrează în prezent pe acest traseu.

Aceiaşi companie a anunţat că va construi în curând 11 nave de 7000 tone şi 19 noduri, 4 nave de 4000 tone şi 17 noduri; 3 pacheboate de 16.500 tone şi 21 noduri pentru liniile Europa, 2 de 11.700 tone şi 20 noduri pentru linia Australia şi 2 de 10.600 tone şi 20 noduri pentru linia Seattle.

■ *Asano Bussan Kaisha* va construi 20 nave de câte 5000 tone pentru transportul a 1 milion tone minereu de fer anual din Australia în Japonia pentru compania asociată *Kakura Iron Works and Nippon Steel Pipe Co.*

■ *Situaţia tonajului japonez.* — Marina japoneză cuprinde un număr de 3300 nave dintre cari 1000 au un tonaj mai mare ca 1000 tone.

PALESTINA

■ *Zona liberă irakiană la Haifa.* — In acordul comercial dintre *Irak* şi *Palestina* se prevede că în portul Haifa se va înfiinţa o zonă liberă pentru *Irak.*

■ *Şcoala navală palestiniană.* — La Roma funcţionează o şcoală de navigaţie creiată pentru evrei, în vederea complectării cadrelor navele palestiniene.

De curând un delegat al unei asociaţii evreeşti a sosit în Belgia pentru a vedea dacă nu se poate înfiinţa şi în Belgia o şcoală maritimă rezervată numai pentru evrei.

Iată că evreii se gândesc serios la constituirea unei flote palestiniene la care nu numai capitalul, dar şi personalul de punte şi de maşini să fie de aceiaşi rasă şi limbă.

Nu trebue să uităm că această flotă există deocamdată în stare embrionară însă în plină desvoltare.

Chiar pe liniile noastre de navigaţie în Levant întâlnim concurenţa navelor palestiniene; micile pacheboate *Har-Carmel* şi *Har-Zion* circulă de vreo doi ani pe ruta S. M. R.-ului nostru, Constanţa—Palestina şi chiar dacă diferenţa de viteză şi de confort este mult în favoarea navelor noastre, totuşi aceste nave nu circulă niciodată goale, deci ele navigă cu marfă şi pasageri cari s'ar fi îmbarcat altfel pe navele noastre dacă ele n'ar fi existat.

Desigur că aceste nave nu apărut ca să acopere un gol, o nevoe şi e păcat că acest gol în loc să fie acoperit de noi, cu navele noastre, a trebuit să fie acoperit cu nave străine.

POLONIA

■ *Aprovizionarea cu cărbuni* a navelor cari trebuiau să facă escală la *Gdynia* pentru acest scop, va fi mult uşurată câştigându-se timp datorită iniţiativei a două societăţi poloneze.

Acestea vor construi 2 nave speciale-cărbunare car vor aproviziona cu cărbuni,, în dreptul peninsulei *Hel,* toate vapoarele cari altădată trebuiau să facă drumul până la Gdynia pentru această operaţie.

■ *Un contract a fost perfectat* între guvernul polonez şi cel italin pentru construirea în Italia a două pacheboate de 10.000 tone. Aceste două nave sunt destinate a deservi linia Polonia—America Centrală.

Plata se va face în natură, *în cărbuni polonezi.*

■ *Activitatea Companiilor de navigaţie în 1936.* — Cele 4 companii de navigaţie poloneze, au avut în 1936 un trafic sporit. *Zegluga Polska* a mai comandat două nave de 1000 tone şantierelor *Crichton-Vulcan* din *Abö.*

Gdynia-America-Linie, în afara liniilor spre America de Nord şi Palestina, a inaugurat linii spre America de Sud şi Mexic *cu nave închiriate.* Navele acestei companii au transportat în America de Nord 14841 pasageri faţă de 7659 în anul precedent. Pe linia Constanţa-Palestina numărul pasagerilor a coborât dela 27.909 în 1935 la 20.392 iar mărfurile dela 13.500 tone la 11.000 tone. Scăderea se datoreşte probabil turburărilor interne din Palestina.

Redăm în câteva cifre traficul mărfurilor transportate:

ZAGLIGA POLSKA	în 1935—	614000	tone, iar în 1936—	761000	tone
SOC. POLONO-BRITANICĂ	„ „	91000	„ „ „	108000	„
GDINIA-AMERICA	„ „	33000	„ „ „	73000	„ în America
SOC. POLONO-SCANDINAVĂ	„	457000	„ „ „	471000	„

PORTUGALIA

■ *Mărirea portului Lisbôa.* — In portul Lisbôa sau Lisabona, se vor face lucrări însemnate pentru mărirea portului şi modernizarea lui.

Lucrările vor costa 21.300.000 *scuzi* şi se vor eşalona pe trei ani. Cu acest prilej portul va fi înzestrat cu 11 grui a câte 10 tone, 10 grui, a câte 30 tone şi 3 remorchere puternice.

SPANIA

■ *Contratorpilorul Churruca,* guvernamental, în cursul unui nagajament cu forţele naţionaliste, a fost copleşit de bombardamentul adversar de artilerie şi — după informaţiile naţionaliste — ar fi complect distrus. Din isvor guvernamental, aflăm că *Churruca* va putea fi reparat.

Această navă a fost lansată în 1929; are deplasament Washington de 1530 tone, viteză 36 noduri, 5 tunuri de 120 mm. 6 tuburi lanstorpile de 533 mm. în două grupe triple şi câteva piese A. A.

Deasemenea se anunţă şi pierderea cantratorpilorului *Amiral-Antequerra,* de acelaş tip.

Pentru guvernamentali aceste pierderi sunt foarte importante pentrucă în afară de faptul că erau nave moderne, au rămas cu şi mai puţine nave de suprafaţă.

■ *Generalul Franco despăgubeşte.* — Presa străină relatează că în timpul din urmă, forţele naţionaliste spaniole au sechestrat două vapoare ale unui armator danez cari fuseseră bănuite că ar fi în serviciul republicanilor spanioli.

Navele au fost eliberate după câteva zile, după ce s'a constatat că nu aveau nici o legătură cu guvernul din Valencia.

Armatorul danez, a scris generalului Franco, explicându-i că nici n'a intenţionat şi nu intenţionează să se amestece în traficul spaniol cât timp durează războiul civil şi că navele sale transportă cărbuni numai pentru Franţa şi Egipt. Deaceia sechestrarea navelor sale l'a surprins neplăcut, cu atât mai mult cu cât această întrerupere de călătorie l'a păgubit cu circa 50 lire sterline. Nu cere bani ca despăgubire dar face o propunere de transacţie foarte ingenioasă şi conciliantă: *„nu doresc bani, dar vă propun ca la terminarea războiului, să dispuneţi ca să mi se trimită două lădiţe cu* FINE OLD SHERRY ca compensaţie.

Danezul, generalului Franco nu prea se aştepta la nici un răspuns, dar iată că nu trecu mult timp şi primi următoarele rânduri: *„Excelenţa Sa Generalul Franco, confirmă primirea scrisoarei Dv. şi vă face cunoscut că cererea Dv. va fi satisfăcută. De îndată ce războiul se va sfârşi, Excelenţa Sa va fi foarte fericită să vă expedieze două lăzi cu cel mai bun vin spaniol, aşa ca să puteţi închina pentru viitorul Spaniei.*

STATELE-UNITE

■ *Programul naval pe anul fiscal 1938-39,* anunţat de *Amiralul Leahy,* şeful de stat major general şi secretar general al departamentului Marinei, cuprinde construirea a 2 chiurasate de 35.000 tone cari sunt destinate a înlocui pe cele cari vor fi scoase din serviciu pentru limită de vârstă.

Amiralitatea americană declară că nu urmăreşte să ia parte la o cursă de înarmări navale însă va fi nevoită să ţină socoteală de desvoltarea flotelor străine pentru a-şi estima nevoile proprii.

■ *Comanda celor 4 torpiloare de 1600 tone* din programul în curs a fost dată; vor costa 5.000.000 dollari. Alte 4 torpiloare de acelaş tip vor fi construite în arsenalele Marinei.

■ *Noul port avion Yorktown,* nu a dat rezultate prea bune la probe. Din cauza aceasta se vor face însemnate transformări cari vor întârzia cu un an intrarea în serviciu.

Aceleaşi transformări vor fi făcute şi la portavionul *Entreprise.*

■ *Noua organizare a flotei.* — Cu începere dela 1 Octombrie 1937 flota americană a fost repartizată în următoarele categorii: *flota de linie, flota uşoară* şi *forţele bazelor.*

Flota de linie va fi compusă din: 12 chiurasate, 9 crucişetoare de 7500 tone, 2 portavioane şi 42 distrugătoare.

Flota uşoară va avea 16 crucişetoare de 10.000 tone şi 17 escadrile de aviaţie îmbarcată. Tot de această flotă va ţine şi divizia de instrucţie formată din 3 chiurasate vechi: *Arkansas, Texas* şi *Wyoming.* Forţele bazelor vor avea aviaţie şi vapoare speciale sau auxiliare.

■ *Renovarea flotei comerciale.* — In legătură cu campania de renovare a flotei comerciale, s'a constatat din statistici că 90% din navele de comerţ americane au vârsta de cel puţin 15 ani.

■ *Noul Leviathan.* — Pentru înlocuirea marelui transatlantic *Leviathan,* cea mai avantajoasă ofertă a fost a şantierelor *Newport News Shipbuilding & Dry Dock Co.,* care vor construi noul transatlantic în schimbul a 17.500.000 Dollari. Guvernul va acoperi 1/3 din cheltueli.

Noua navă va fi lungă de 220 m., lată de 28 m., va avea 34.000 tone deplasament şi 22 noduri viteză.

■ *Măsuri represive contra celor cari murdăresc marea cu păcură.* — Ministerul de Război a trimes o circulară companiilor de navigaţie şi celor de petrol, în care le reaminteşte că legea din 7 Iulie 1924 interzice: *descărcarea, sau transbordarea* păcurei în apele costiere ale Statelor-Unite. Contravenienţii sunt pasibili de o amendă maximă de 2500 dollari şi o amendă minimă de 500 Dollari sau închisoare (maximum un an, minimum 30 zile).

Această măsură a fost luată mai ales pentru faptul că frumoasele plaje californiene suferă foarte mult de pe urma urmădrii nisipului cu păcură.

Oare la noi măsura aceasta nu ar fi bine venită? Poate că plajele noastre nu suferă chiar aşa de mult din cauza păcurei, dar micile ambarcaţiuni, yachturile şi în general toate navele suferă mult de pe urma păcurei care pluteşte prin port. La Constanţa îşi poate da seama oricine cât de urât aspect au aceste nave pomenite mai sus, murdărite de păcura spălată din tancurile petrolierelor. Dar în afară de acest motiv al esteticei navelor, rezidurile de păcură care se grămădesc, aduse de vânt între nave şi cheu, sunt un pericol permanent de incendiu prin natura lor inflamabilă; pentru a întări această ultimă afirmaţie, e suficient să ne reamintim că numai cu câţiva ani mai în urmă, la Constanţa, la cheul silozurilor, un cargobot străin a suferit de pe urma rezidurilor de păcură strânse între cheu şi vapor, pentrucă aceste reziduri au luat foc — probabil dela nişte cărbuni aruncaţi dela bucătărie, — şi au aprins pitura (vopseaua) exterioară a corpului navei. Focul a fost aşa de puternic şi tablele navei se încălziseră aşa de tare încât ar fi putut să ia foc şi marfa depozitată în magaziile din acea parte a vaporului dacă pompele de incendiu nu ar fi vărsat acolo la timp mari cantităţi de apă.

E de dorit ca autorităţile respective să ia măsuri mai drastice pentru rezolvirea neajunsurilor provocate de păcură vărsată de nave în incinta porturilor.

SUEDIA

■ *Şantierele Götaverken,* au în present o activitate impresionantă 28 nave totalizând 238.000 tone sunt în curs de construcţie iar alte 13 nave de 110.000 tone se află în reparaţie.

Pentru toate aceste lucrări sunt întrebuinţaţi 4900 lucrători şi 500 contramaiştri ingineri, desenatori şi alţi funcţionari.

URUGUAI

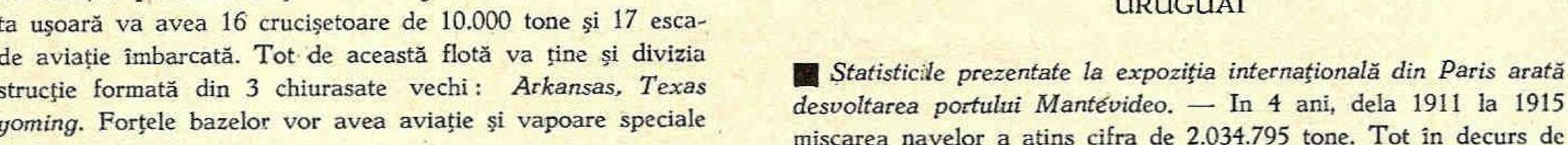
■ *Statisticile prezentate la expoziţia internaţională din Paris arată desvoltarea portului Mantevideo.* — In 4 ani, dela 1911 la 1915 mişcarea navelor a atins cifra de 2.034.795 tone. Tot în decurs de 4 ani, dela 1931 la 1935 au fost înregistrate 198.091.832 tone.

U. R. S. S.

■ *Construirea unui mare doc flotant.* — Şantierele *Swan, Hunter & Wigham Richardson din Wallsend-on-Tyne* (Anglia) au lansat cele 4 secţiuni ale unui mare doc flotant contsruit pentru Soviete.

■ *Nouă bază navală şi aeriană.* — In apropiere de *Murmansk,* în peninsula Kola, Sovietele intenţionează să facă o mare bază navală şi aeriană.

Locul dstinat pentru acest scop a fost ales în acea regiune mai ales pentru motivul că acolo marea nu îngheaţă decât foarte rar din cauza unei panuri a *Gulf-Strream-ului* care scăldând coastele nordice ale Norvegiei şi ale peninsulei *Kola,* împiedică îngheţul total al mării.



Se vinde de:

Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S.)

CHERESTEA DE RĂŞINOASE, STEJAR ŞI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informaţiuni:

C. A. P. S.
DIRECŢIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, Bucureşti III
Telefon: 3.31.53 şi 3.31.26

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI
DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

Pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea“

„Fischer“	500
Personalul său	1.510
Lista nr. 860, încr. d-rei Magda Radian din Ploeşti	200
Lista nr. 1069, cu pers. Inst. seruri şi vaccinuri „Dr. I. Cantacuzino"	1060
Asoc. cercetaşilor-Braşov	500
Librăria „Jupiter", Braşov	500
Al. Gorgescu F., Braşov	50
Adj. maj. av. Maiorescu, Braşov	20
Achile I. Faţe, Braşov	100
Paraschiv Ungureanu, Braşov	100
I. Lupu, Braşov	40
C. Teodorescu, Braşov	40
Teodor Tonca, Braşov	60
Gr. Popa, Braşov	10
Adj. şef aviator E., Braşov	10
Lista nr. 530 încr. plut. maj. Rădulescu Theodor şc. specialităţi C-ţa	750
Lista nr. 528 încr. d-rei Rădulescu Aurelia ,elevă cl. II-a lic. „Domniţa Ileana" din C-ţa	767
Prin notariatul Cehul-Silvaniei	192
Notariatul Sălăţig-Sălaj	30
Pretura Zalău	380
Notariatul Bârsăul de sus-Sălaj	59
Preturile : Crasna-Sălaj	2.646
Zalău	962
Simleul Silvaniei	1276
Supurul de jos-Sălaj	340
Jibou	612
Valea lui Mihaiu-Sălaj	1.351
Primăria Carei-Sălaj	230
Notariatele : Dioşod	59
Ariniş-Sălaj	30
Biuşa-Sălaj	66
Ulmeni-Sălaj	360
Din Olteniţa :	
P. Niculescu	50
C. M. Grigoropol	20
I. Monole	65
Gr. Rentea	15
Uzina electrică	50
Prin căpit. portului Calafat	3.675
Cpt. portului T.-Severin, subscrip.	8.615
Excursia organizată la Cladova	16.000
Pers. fabr. de acid sulfuric din Bălan-Ciuc	138
Soc. forest. „Carpatina"-Brezoi-Vâlcea	1.000
Lista nr. 2062 (Reg. 3 Transmis. Cluj)	280
Subof. instr. Popescu N-lae Alba-Iulia	50
Prof. lic. industr. din C-ţa	200
Pers. din Div. I-a Fin. cfr. Buc. :	
Preotul Gr. D Cruceanu	10
Smaranda Cruceanu	10
El. Cruceanu	10
Sofia Cruceanu	10
C-tin Cruceanu	10
Prin lista nr. 76 încr. elevului Aşingher din Galaţi :	
Emil Aşingher	100
Paul Sion	100
Ana Ionescu	20
Viorica Drăghici	20
George Tomov	50
Radu Hr.	20
P. Poppa	20
D. Bernescu	20
Apărarea fluvială din Galaţi (lista nr. 98)	665
Pers. inst. de seruri şi vaccinuri dr Gerota din Buc.	675
Personalul din div. 7 fin. cfr. Cluj	636
Pers. insp. 5-a întreţinere cfr din Arad	12.330
Martin Copony S. A. din Braşov	200
Comp. g-lă pt. industr. textilă Buc.	1.000
Pers. servv. sanitar al jud. Iflov	2.910
Stolul lic. industr. de fete din Breaza-Prahova	1.000
Lista nr. 2486 dep. C. A M. Orhei, prin d-l Theodor Grigoraş	390
Atel. mecanice *Carol Saicovici* din Câmpina împreună cu pers. său	535
Comp. română de lemne Valea Uzului-Ciuc	1.000
Pers. său	240
Pers. sanat. Brâncovenesc-Buc.	1.893
Prim oraş. Bistriţa-Năsăud	500
Lic. I. Maiorescu-Giurgiu	321
Gim. ind. fete „Maria Maior D. Ionescu", Giurgiu	325
Şc. secund. de fete „Alex. Cantacuzino", Giurgiu	40
Inst de fete „Reg. Maria", Giurgiu	301
Protoeria circ. Feteşti-C-ţa	120
Prot. jud. Caliacra	355
Paroh. Sf. Apostoli-Silistra	117
Parohii bis. din Episcopia, C-ţa	450
Col. Costăchescu Ioan, Buc.	250
Depoz. mixt C.A.M C.-Albă	100
Prin îngrijirea d-lui ing. Demetrescu Train inp. Tracţ. cfr. Craiova a subscris :	
Pers. din centralul insp. 3 tracţ. Craiova	360
Depoul de locomotive T.-Severin	1.580
Depoul Filiaşi	440
Craiova	930
Piatra-Olt	420
R.-Vâlcea	352
Costeşti	470
Roşiori	316
Piteşti	917
C.-Lung	100
Gara Craiova	120
Prin îngrijirea d-lui P. Atanasiu insp. conduc al insp. 3 Mişcare cfr Craiova a subscris pers. din centr. insp. 3 M.	850
Pers. staţiilor c. f. r. : T.-Severin	100
Simian	200
Balota	260
Tâmna	120
Strehaia-Halta	30
Strehaia	65
Butoeşti	150
Filiaşi	200
Răcari	200
Coţofeni	190
Işalniţa	70
Cârcea	130
Peleşti	50
Spineni	100
Balş	80
P.-Olt	521
Slătioara	20
Slatina	115
Recea	150
Mierleşti	30
Potcoava	270
Sineşti	40
Stolnici	130
Fâlfani	30
Costeştit	517
Suseni	60
Pârvu	94
Geamănă	30
Piteşti	56
Goleşti	510
Călineşti	130
eordeni	80
Pietroaia	180
Tantareni	20
Gilort	190
Bibeşti	100
Musculeşti	20
Bărbăteşti	173
Cărbuneşti	100
Copăcioasa	80
Tg. Jiu	150
Livezi	60
Sălcuţa	110
Segarcea	230
Afumaţi	130
Portăreşti	140
Băileşti	110
Moţăţei	80
Halta Maglavit	20
Golenţi	50
Calafat	130
Vlăduleni	70
Romula	80
Caracal	700
Devesel	30
Frăsinet	100
Vişina	60
Corabia	50
Arceşti	20
Strejeşti	100
Drăgăşani	220
Zăvideni	75
Fişcălia	70
Ioneşci	90
I. Gh. Duca	325
Râureni	80
Halta Ocnele Mari	20
Ocniţa	80
R.-Vâlcea	590
Dăeşti	70
Jiblea	130
Lotru	40
Cornet	240
Câineni	280
Râul Vadului	160
Burdea	60
Miroşi	90
Balaci	150
Papa	65
Roşiori	160
Troian	40
G-ral Praporgescu	180
Liţa	30
Peret	20
Plosca	120
H. Buzescu	10
Alexandria	40
Ţigăneşti	60
Smârdioasa	180
oimul	30
Ulmuleţ	10
Zimnicea	220
Bascov	100
Merişani	110
Radu Negru	100
Curtea de Argeş	50
Florica	40
Gropeni	20
Ciumeşti	45
Clucereasa	140
Stâlpeni	160
Mihăieşti	50
Furnicoşi	130
Schitu Goleşti	140
Câmpulung	710
Prin îngrijirea d-lui ing. şef Barbaiani Aristide conduc. insp. 9 întreţinere cfr. din Iaşi s'a subscris de către :	
Pers. centralaluli insp. L. 9 Iaşi	705
Secţiei L. 1 Iaşi	6.842
Secţiei L. 2 Bârlad	1.542
Secţiei L. 3 Iaşi	1.195

Uzinele PENTA Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C P.
Motoare interioare: tip.: K 11 — 3½ — 5 C. P.; K 21 7 — 10 C. P.
L 41 — 12 — 16 C. P.; A 4 — 20 — 30 C. P.
precum și mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acționate cu benzină, petrol sau motorină
Consultați secția noastră de motoare. Nu vă costă și nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
București, Cal. Victoriei, 86

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI
BRAILA — GALAȚI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos. 7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl. 6.30	„
„	20.15 pl.	GALAȚI	sos. 4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl. 2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl. 24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA	pl. 21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl. 18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUĂ . . .	pl. 14.—	„
„	8.30 sos.	VALCOV	pl. 11.—	„

Vapoarele de pasageri ale Societății, au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din București la ora 13.30 și sosește la Galați la ora 19.13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galați la ora 6.10 și sosește în București la ora 10 precum și cu trenul de percnane 8006 care pleacă din Galați la ora 6.46 și sosește în București la ora 13.25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

Secției L. 4 Pașcani	2.949
Secției L. 5 Roman	1.485
Secției L. 6 Bacău	2.518
Secției L. c. Iași	770
Fabr. de mobile „Laurențiu Lengyel" s. a. Arad	500
Personalul său	500
Personalul salinei CAM Ocnele-Mari-Vâlcea	1.890
Liceul „A. Russo" din Chișinău	425
Prefectura jud. Fălciu	300
Prefect. jud. Satu-Mare (lista 819)	425
A. Kocsis și Fii S. S. A. din Brașov	500
Din Brașov :	
Magyari Ștefan	30
Stoica Nicolae	10
Mátyás Adalbert	20
Szabo Iosif	10
Bende Gavrilă	20
Juhász Ioan	15
Indust. Silvică din Bucov. s. a. r. Crasna-Ilschi	5.000
Ing. N. I. Mavrocordato din Crasna-Ilschi-Bucovina	2.000
I. Muche, București	100
Grigore Mititelu, Buc.	100
Petre Mititelu, București	100
Maria Mititelu, București	100
Personalul salinei CAM din Uioara-Alba	300
Pers. fabr. de cherestea Bambo din Dărmănești-Bacău	1.700
Pers fabr. Anton Hettmann din Brașov	650
Cuibul nr. 2 centuria 8-a, stolul lic. de fete „Elena Doamna" din Huși	60
Total general subscris	4.576.588

SITUAȚIA FONDULUI SUBSCRIS PÂNĂ LA FINELE ANULUI 1937

Dela 11 Decembrie 1936 și până la 31 Decembrie 1937, s'a subscris în total 4.576.588 lei, din care s'a încasat de L. N. R. și depus Ministerului Aerului și Marinei în recipisele C. D. și Consemnațiuni 4. 318.588 lei, urmând ca diferența de 258.000 lei să se încaseze dela următorii subscriitori:

Fabr. acumulatori „Tudor" 125.000; Centrala L. N. R. 100.000; prefectura Hunedoara 10.000; Roman 5.000; primăria Focșani Timișoara 5.000; una ord. aflată asupra adm.-ției financ. Tr. Mare 10.000 lei.

Subscripția rămâne deschisă cu lozinca *„CÂT DE PUȚIN, DAR DE LA TOȚI"*, iar sumele se primesc la LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, str. Eug. Carada 7, București, confirmându-se primirea cu chitanță reglementară, după care se dau publicității.

Banca Românească S. A. Bucureşti

Reg. bancar No. 43 din 29 X. 1934

Bilanţul la 31 Decembrie 1937

ACTIV

				LEI
CASSA				
numerar efectiv			337.023.342	
disponibil B. N. R.			745.200.117	
disponibil C. E. C..			6.343.762	
cupoane scăzute şi titluri eşite la sorţi			733.913	1.089.391.134
DISPONIBIL LA BĂNCI				
In străinătate				205.839.178
PORTOFOLIU DE TITLURI:				
Titluri româneşti:				
Cu venit variabil:				
acţiuni cotate la bursă . . .		v.n.224.517.501	68.504.009	
din care angaj. v.n. 1.082.500 v.r. 840.450				
acţiuni necotate la bursă . .		v.n.198.676.490	30.229 095	
din care angaj. v.n. 2.401.300 v. r. 94.800				98.733.104
Total val. nominală . .		423 193.991		
PLASAMENTUL FONDULUI DE REZERVĂ:				
Ef. Publ. gar. Stat lomb. la B.N.R.		117.891.425		47.652.293
din care angaj. v. n. 102.789.500 v. r. 41.567.203				
PORTOFOLIU DE SCONT:				
Plătibil în ţară:				
camb. fără garanţii şi giruri . .			322.391.148	
camb. garant. cu ef. comerciale			68 935.649	
camb. garantate cu titluri . .			71.305.770	
camb. garantate cu mărfuri . .			77.840.000	
camb. garantate cu ipoteci . .			59.209.159	
camb garantate cu gar. div. şi scris. gar..			95.934.349	
camb. garant. cu gaj. agricol .			95.000	695.721.075
Din portof. de mai sus se află reesc. la B. N. R. . . .		2.033.000		
DEBITORI:				
Din ţară:				
debit. fără garanţii şi giruri . .			372.831.996	
debit. garantaţi cu ef. comerc. .			9.817.764	
debit. garantaţi cu titluri . . .			97.390.952	
debit. garant. cu mărf. şi devize .			790.175.180	
debit. garantaţi cu ipoteci . .			304.450.219	
debit. garantaţi cu gar. div. şi scris. de gar.			387.950.414	
			1.962.616.525	
Din Străinătate:				
în lei			4.659.014	1.967.274 539
pt. care sunt cambii de circul.	In Portofoliu	Reesc. B.N.R.		
pt. deb. fără gar. şi giruri	91.519.584	—		
pt. deb. gar. cu titluri .	22.657.000	—		
pt. deb. gar. cu mărfuri .	440.245 000	4.600.000		
pt. deb. gar. cu ipoteci .	278.540.000	4.440.000		
pt. deb. gar. cu div. şi scris gar.	316.815.000	—		
Total . .	1.149.777.284	9.040.000		
CREANŢE IN CONVERSIUNE CONF. LEGII DIN 7 IV 1934				
în portofoliu (cota rămasă de plată) .		83.535.311	29.500.546	
reescontate la B N R. (cota rămasă de plată)		67.770.230	30.164 537	69.670.083
		156.306.541		
PARTICIPAŢIUNI:	In Portofoliu	Gajate		
In ţară:				
la întrep. industr. .	47.563.008	36.736.000		84.299.008
IMOBILE:				
pt. uzul propriu şi imagaz. de mărfuri			59.683.000	
pt. locuinţe funcţionari . . .			21.400.000	
alte imobile			40.917.000	129.000.000
MOBILIER				1
CONTURI DIVERSE				10.183.740
				4.397.765.155

PASIV

			LEI
CAPITAL SOCIAL			280.000.
FONDURI DE REZERVĂ:			
rezervă legală			134.000
FONDURI DE AMORTISMENT:			
pentru creanţe dubioase . . .		129.610.146	
pentru imobile.		18.000.000	147.610.
DEPUNERI SPRE FRUCTIFIC.:			
Din Ţară:			
la vedere			
cu livrete de econ. la purtător		22.916.389	
cu livrete de econ. nominative		684 606.586	707.522
CREDITORI:			
Din Ţară:			
la vedere	2.547 685.635		
pe termen	118.728.761	2.666.414.396	
Din Străinătate:			
în lei la vedere	170.767.586		
în valute pe termen	109.989.000	280.756.576	2.947.270.
ANGAJAMENTE DE REESC.:			
In Ţară:			
1. Curente:			
la B. N. R. efecte scont . . .	2.033.000		
la B. N. R. cambii de circulaţ.	9.040.000	11.073.000	
2. In conversiune (cota redusă)			
la B. N. R..		30.164.536	41.237
CECURI DE ORDINE DE PLATĂ EMISE:			
Simple:			
Cu plata în ţară		24.250.593	
Cu plata în străinătate . .		4.590.324	28.940.
DIVIDENTE NERIDICATE . .			3.651.
CONTURI DIVERSE			21.567.
CONTURI TRANZITORII . .			6.551.
BENEFICIU NET:			
report din anul precedent . .		21.110.673	
beneficiul anului curent . . .		57.801.014	78 911
			4.397.765.

ARAGAZ

ARAGAZ

Combustibilul ideal pentru gospodării și cu nenumărate întrebuințări în industrii și meserii.

MUNCA, TIMP ȘI BANI
economisiți întrebuințând **ARAGAZ**

Cereți depozitarului din orașul Dv. să vă demonstreze cât de economic vă revine întrebuințarea de **ARAGAZ** *în comparație cu alte combustibile.*

DEPOZITARI IN TOATE ORAȘELE DIN ȚARA

LA BUCUREȘTI

Reprezent. „ARAGAZ", Calea Victoriei, 51 ✱ Tel. 3.99.51 și 4.68.60
Magazinul „SANITAS", B-dul I. C. Brătianu, 36 ✱ Tel. 2.31.55

DECIZIUNEA Nr. 19

din 29 Ianuarie 1938

Se aprobă
Ministrul Aerului și Marinei (ss) **R. IRIMESCU**

COMITETUL:

Având în vedere dispozițiunile art. 20 din legea pentru fondul național al aviației, publicat în Monitorul Oficial Nr. 77 din 1 Aprilie 1936;

Având în vedere dispozițiunile art. 7 al. 1 aceiași lege;

Având în vedere textul art. 4 paragraf 16, 17 și 20 din legea timbrului și a impozitului pe acte și fapte juridice,

Pentru aceste motive

DECIDE:

Sunt supuse timbrului de aviație în conformitate cu art. 7 al. 1 comb. cu Cap. VII din tabelul anexă al legii pentru Fondul Național al Aviației.

1) Acreditivele, ordinele de plată, precum și orice alte titluri asemănătoare ca:

— Ordinele de încasare, pentru valori reprezentând mărfuri, titluri, cupoane, facturi, etc.

— Ordinele de cumpărare sau vânzare de valută.

— Ordinele de a se elibera unui terț titluri sau valori aflate în depozit la bănci.

Ordinele de a se preda cumpărătorului o marfă gajată sau vândută.

— Ordinul de a se vinde un gaj, sau o marfă expediată la adresa băncii.

— Precum și toate celelalte titluri asemănătoare, adică ordine sau scrisori în virtutea cărora o bancă încheie cu un terț o operațiune, ca mandatară a clientului ei.

— Toate acestea urmând a fi timbrate cu timbrul aviației fix de 2 lei.

2) Conturile și borderourile originale, copiile și extrasele de cont de orice fel eliberate de către bănci, bancheri și mijlocitori oficiali,—aceasta urmând a se timbra cu timbrul fix de aviație de 2 lei.

3) Extrasele de cont curent eliberate de comercianți și societăți comerciale — urmând a se timbra cu timbru de aviație fix de 2 lei.

Prezenta decizie, obligatorie conform art. 20 din lege, se va publica în Monitorul Oficial.

Președinte, (ss) *C-dor A. Gheorghiu*

Membri:
(ss) *C. Alimășteanu*
(ss) *Eug. Demetrescu*
(ss) *Leon Grigorescu*
(ss) *C. Tătăranu*
(ss) *Seb. Serbescu*
(ss) *N. Penescu*
(ss) *St. Veron*

Secretar: (ss) *Int. Maior Rizescu N.*

Pt. conformitate, *Fl. Onea.*

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“, „ROMÂNIA” și „DACIA”

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ	Ziua și ora de plecare și sosire		ROMANIA I	DACIA II	REGELE CAROL I I	ROMANIA II	DACIA I	REGELE CAROL I II
	Linia I	Linia II						
CONSTANȚA Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	24/I	31/ I	7/II	14/ II	21/II	28/ II
ISTANBUL Sos. Plec.	Marți » 15 Mer. » 9	Marți » 15 » » 18	25 „ 26 „	1/ II 1 „	8 „ 9 „	15 „ 15 „	22 „ 23 „	1/ III 1 „
PIREU Sos. Plec.	Joi » 11 » » 17	M-ri » 19 Joi » 12	27 „ 27 „	2 » 3 »	10 „ 10 „	16 „ 17 „	24 „ 24 „	2 „ 3 „
BEIRUT Sos. Plec.	— —	S-tă » 9 » » 12	— „ — „	5 „ 5 „	— „ — „	19 „ 19 „	— „ — „	5 „ 5 „
HAIFA Sos. Plec	— —	S-tă „ 18 D-că » 11	— „ — „	5 „ 6 „	— „ — „	19 „ 20 „	— „ — „	5 „ 6 „
ALEXANDRIA Sos. Plec.	S-tă » 8 D-că » 14	Luni » 8 Marți» 14	29 „ 30 „	7 „ 8 „	12 „ 13 „	21 22 „	26 „ 27 „	7 „ 8 „
HAIFA Sos. Plec.	Luni » 12 » » 24	— —	31 „ 31 „	— „ — „	14 „ 14 „	„ — „	28 „ 28 „	— „ — „
BEIRUT Sos. Plec.	Marți » 6 » » 11	— —	1/ II 1 „	— „ — „	15 „ 15 „	— „ — „	1/III 1 „	— „ — „
PIREU Sos. Plec.	Joi » 10 » « 15	Joi » 7 » » 15	3 „ 3 „	10 „ 10 „	17 „ 17 „	24 „ 24 „	3 „ 3 „	10 „ 10 „
ISTANBUL Sos. Plec.	V-ri » 17 S-tă » 13	V-ri » 17 S-tă » 13	4 „ 5 „	11 „ 12 „	18 „ 19 „	25 „ 26 „	4 „ 5 „	11 „ 12 „
CONSTANȚA Sos.	D-că » 4	D-că » 4	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „

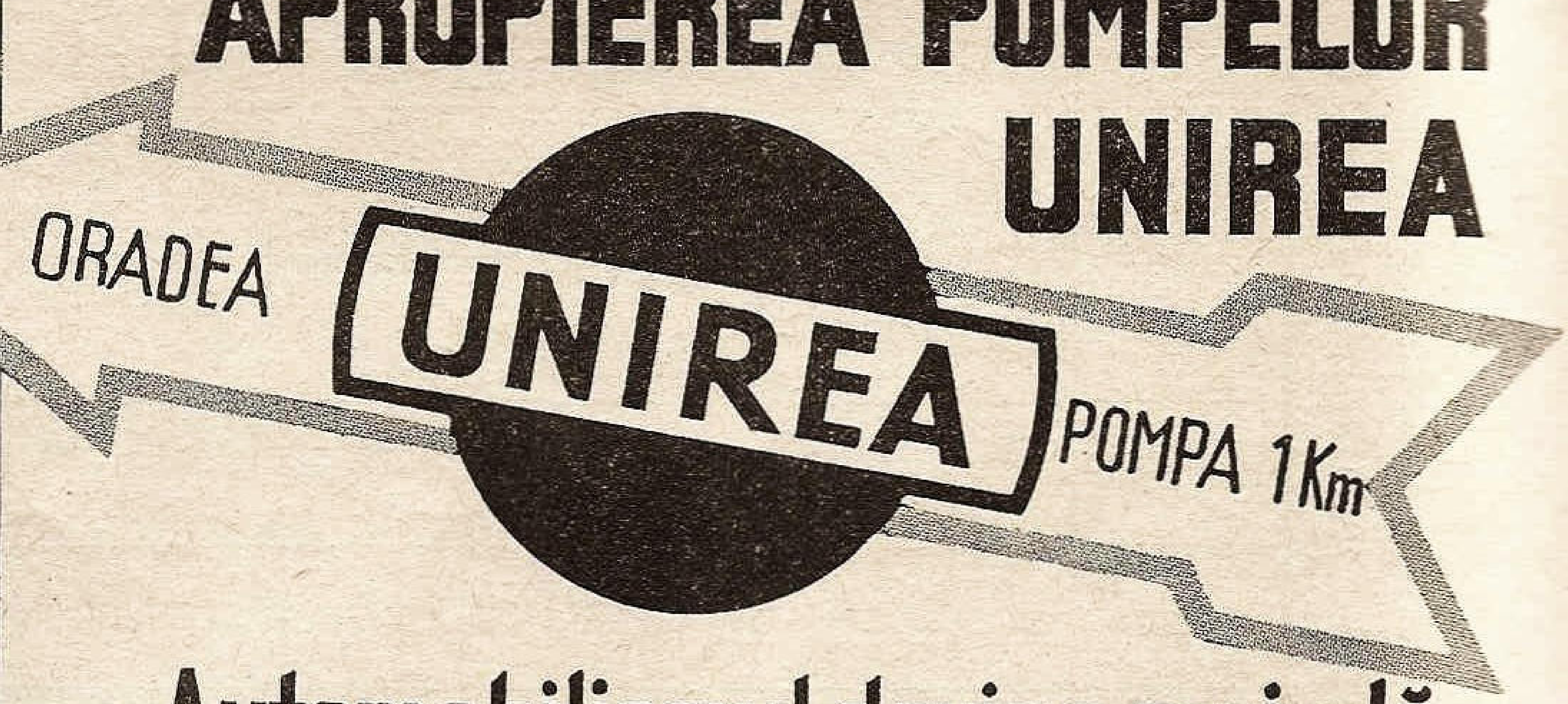
Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forță majoră.

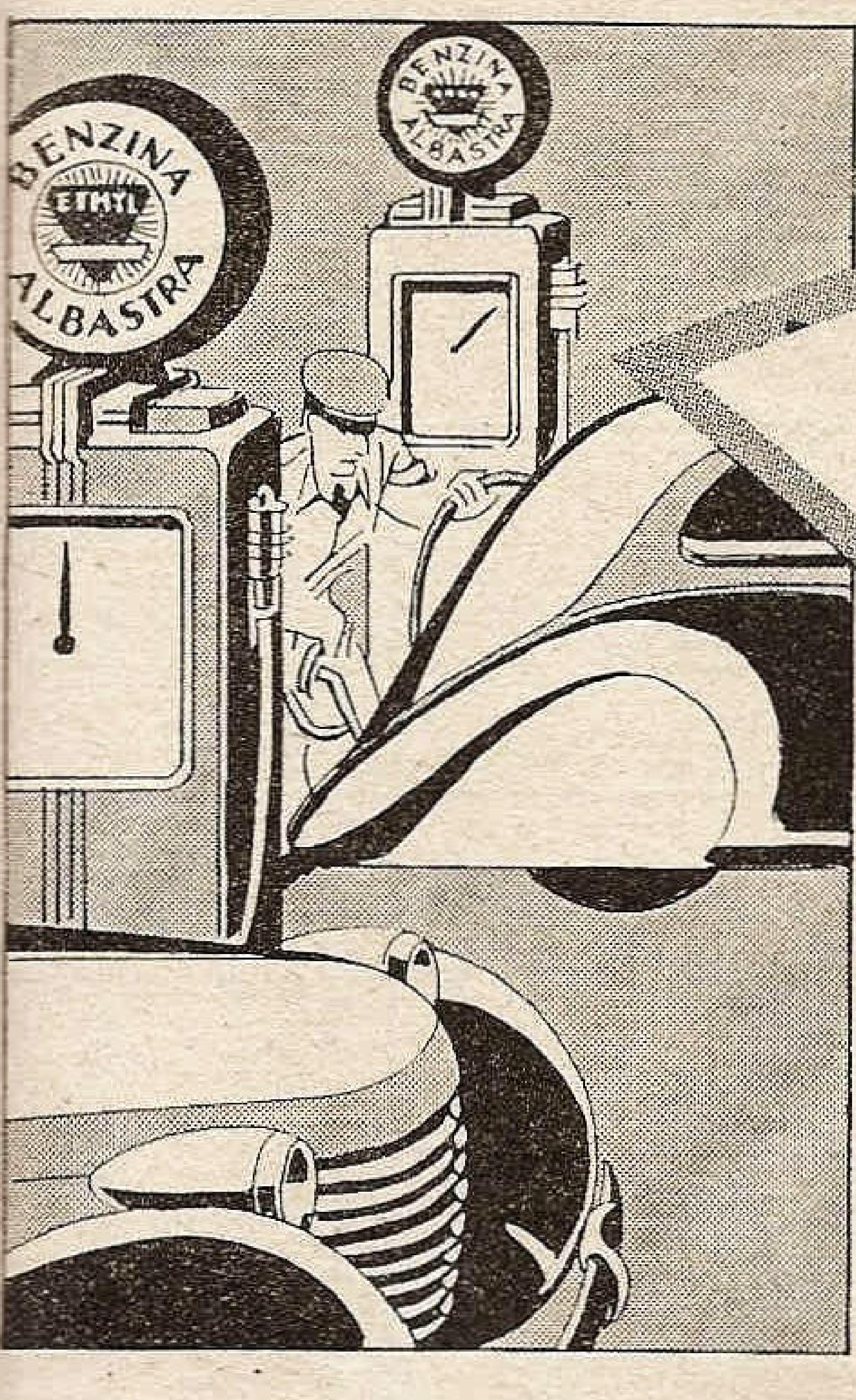
Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesitățile serviciului vor cere.

INTINERARIUL LINEI : MEDITERANĂ — OCIDENTALA (D. M. O.)

PORTURI DE ESCALA	Sosiri	Plecări	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	—	—	—	2/ II	
SOULINA	16 h. —	— 17 h.	— —	— —	— —	2 „ 2 „	
CONSTANȚA	6 h. —	— 15 h.	— 12/ I	— 9/II	— 2/III	3 „ 4 „	
ISTANBOUL	11 h. —	— 18 h.	13 „ 13 „	10 „ 10 „	3 „ 3 „	5 „ 5 „	
PIREU	10 h. —	— 10 h.	15 „ 16 „	12 „ 13 „	5 „ 6 „	7 „ 8 „	
IZMIR (fac.)	8 h. —	— 18 h.	17 „ 17 „	14 „ 14 „	7 „ 7 „	9 „ 9 „	
MALTA	18 h. —	— 18 h.	20 „ 22 „	17 „ 19 „	10 „ 12 „	12 „ 14 „	
TRIPOLI (fac)	18 h. —	— 18 h.	23 „ 24 „	20 „ 21 „	13 „ 14 „	15 „ 16 „	
sau TUNIS (fac)	18 h. —	— 18 h.	23 „ 24 „	20 „ 21 „	13 „ 14 „	15 „ 16 „	
sau NAPOLI (fac)	6 h. —	— 18 h.	24 „ 24 „	21 „ 21 „	14 „ 14 „	16 „ 16 „	
sau GENOVA (fac)	6 h. —	-- 18 h.	25 „ 25 „	22 „ 22 „	15 „ 15 „	17 „ 17 „	
MARSILIA	6 h. —	— 18 h.	29 „ 2/ II	26 „ 2/III	19 „ 23 „	21 „ 25 „	
ORAN. (fac)	6 h. —	— 18 h.	5 „ 5 „	5 „ 5 „	26 „ 26 „	28 „ 28 „	
ALGER (fac)	18 h. —	— 18 h.	6 „ 7 „	6 „ 7 „	27 „ 28 „	29 „ 30 „	
MALTA (fac)	11 h. —	— 14 h.	10 „ 10 „	10 „ 10 „	31 „ 31 „	3/V 3 „	
ISTANBOUL	11 h. —	— 17 h.	13 „ 13 „	13 „ 13 „	3/IV 3 „	5 „ 5 „	
CONSTANTZA	13 h. —	— 20 h.	14 „ —	14 „ 16 „	4 „ 6 „	7 „ 9 „	
SOULINA	6 h. —	— 7 h.	— —	17 „ 17 „	7 „ 7 „	10 „ 10 „	
GALATZ (Brăila)	16 h.	—	—	17 „	7 „	10 „	

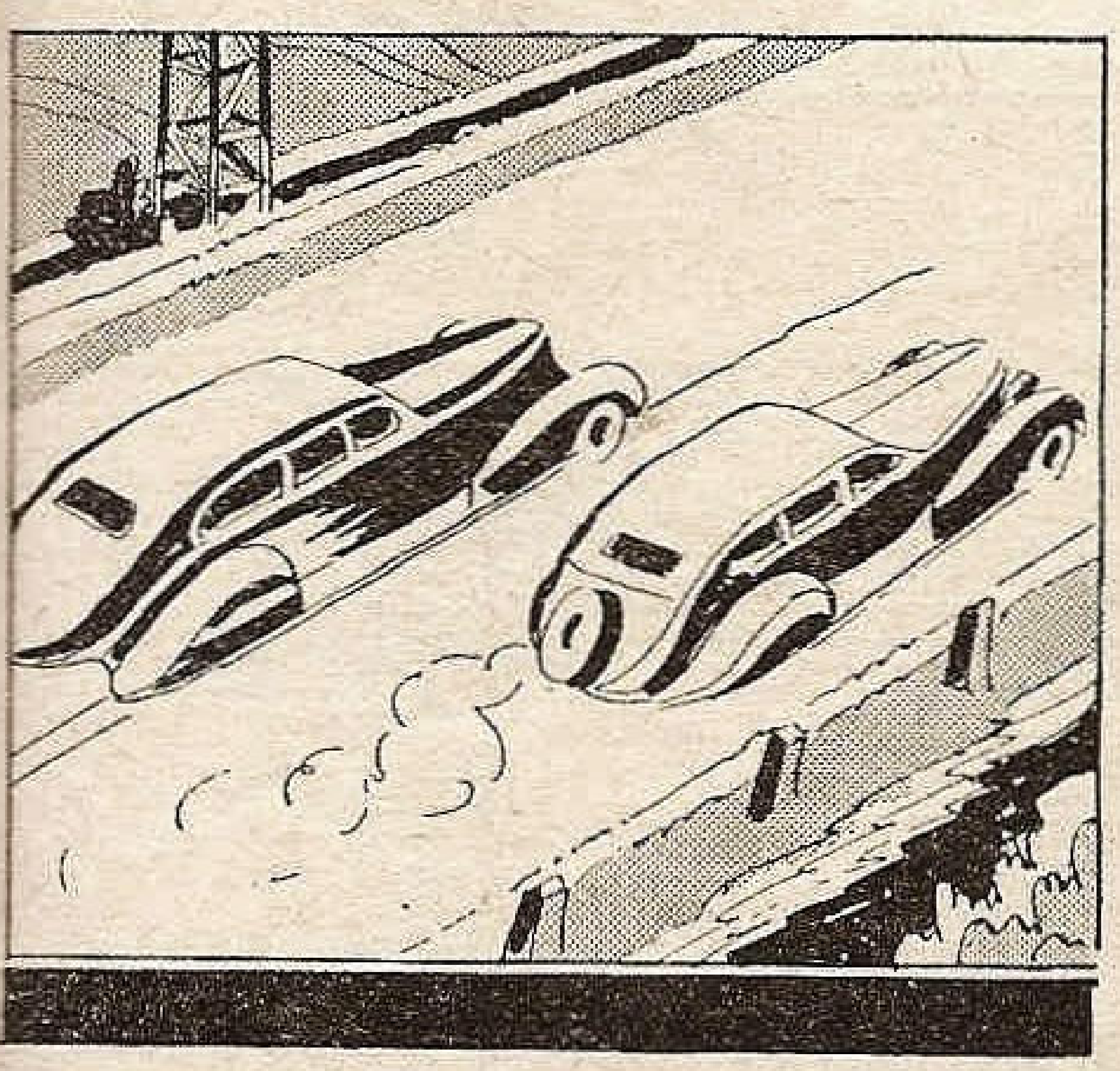
IATĂ SEMNUL care anunță APROPIEREA POMPELOR UNIREA


ORADEA
UNIREA
POMPA 1Km


BENZINA ETHYL ALBASTRĂ
BENZINA ALBASTRĂ

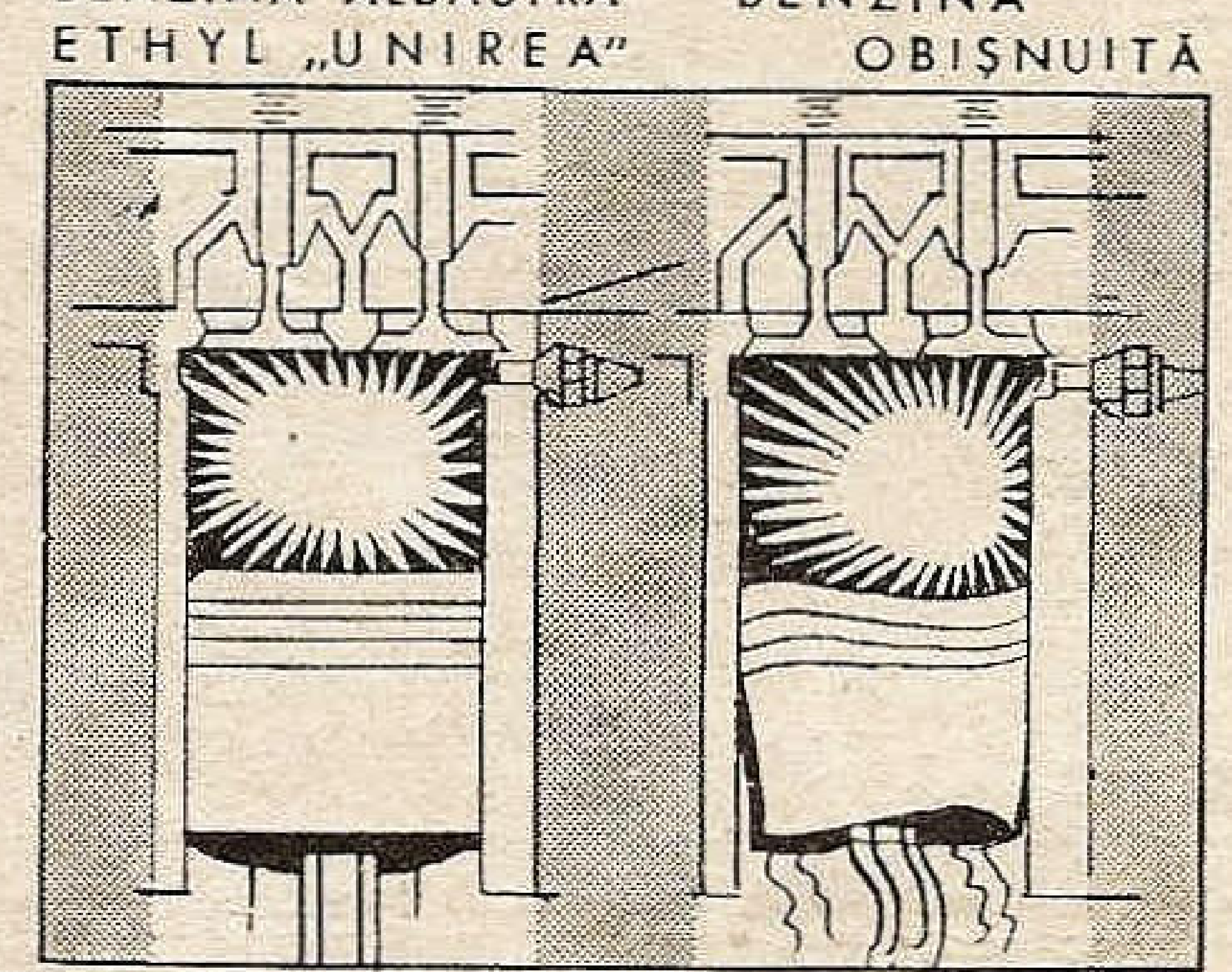
Pompele „Unirea" sunt mândre că servesc cele mai noi mașini cu Benzina Albastră Ethyl „Unirea", un combustibil superior, care, de când a apărut acum 5 ani, a cunoscut numai succese.

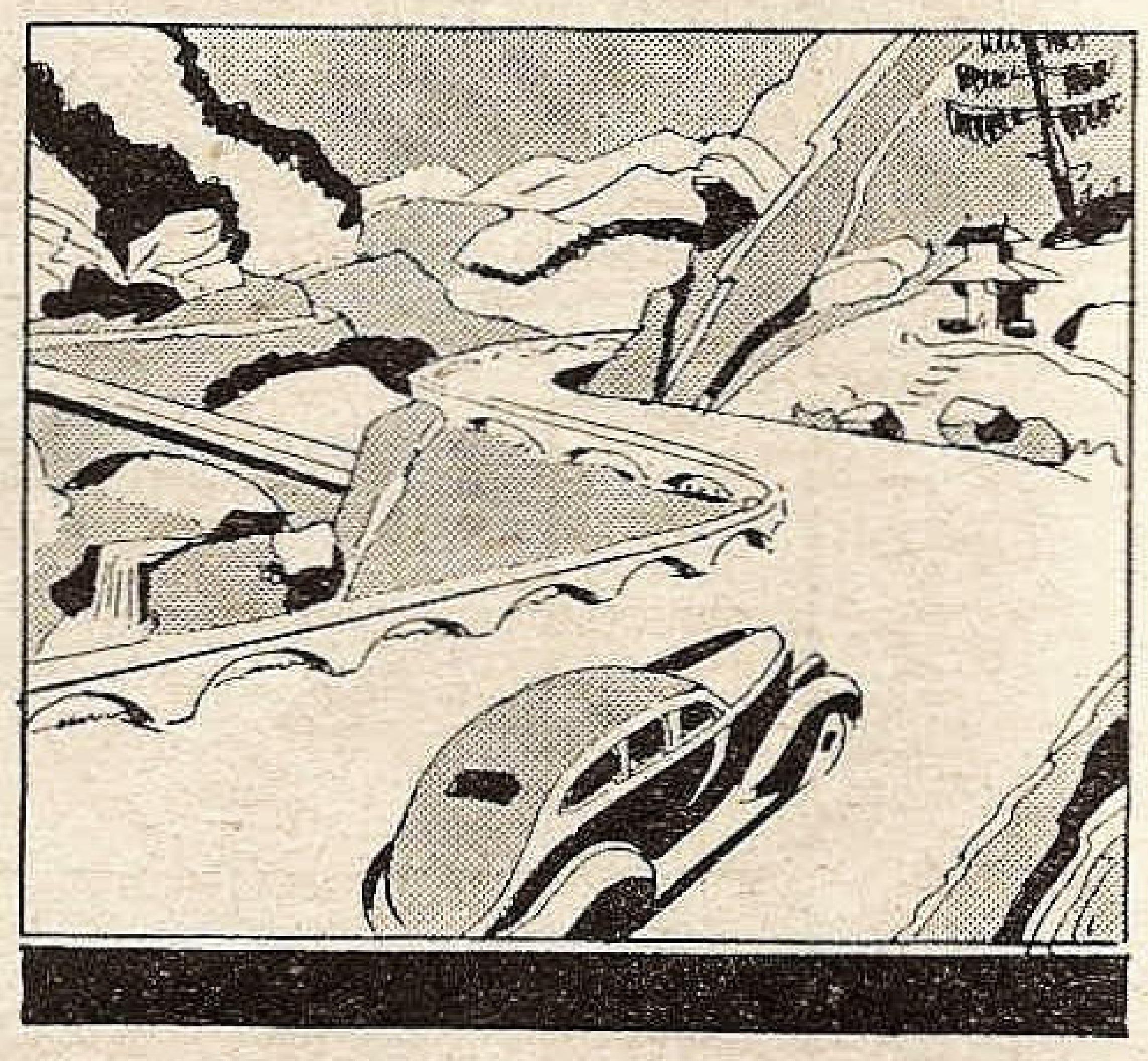
Automobilismul devine mai plăcut, atunci când întrebuințați Benzina Albastră Ethyl UNIREA



Pornire ușoară, accelerare rapidă, înlăturarea dificultăților la urcarea pantelor, iată ce oferă Benzina Albastră Ethyl „Unirea".

Inginerii și mecanicii afirmă că uzura motorului este redusă grație, Benzinei Albastre Ethyl „Unirea", care arde regulat și reduce vibrațiile motorului.


BENZINA ALBASTRĂ ETHYL „UNIREA"
BENZINA OBIȘNUITĂ



Motorul mașinii Dv. vă va da mai mulți kilometri atunci când este alimentat cu Benzina Albastră Ethyl „Unirea".

Benzina Albastră Ethyl

NUMAI LA POMPELE

UNIREA

BENZINA CU ETHYL (MARCA ÎNREGISTRATĂ) MARCA SUBSTANȚEI ANTI-DETONANTĂ ETHYL GASOLINE CORPORATION ALBASTRĂ

DE 5 ANI favoritul automobiliștilor

ITINERARIUL LINIEI IV: DUNĂRE– LEVANT A.

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	PELEŞ	ARDEAL	PELEŞ
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	—	—	—
SOULINA	17 h. —	— 20 h.	— —	— —	— —
CONSTANTZA	6 h. —	— 9 h.	— 21/I	— 8/ II	— 6/ III
ISTANBUL	7 h. —	— 8 h.	22 „ 22 „	9 „ 9 „	7 „ 7 „
IZMIR (facult.)	15 h. —	— 15 h.	23 „ 25 „	10 „ 12 „	3 „ 10 „
TRIPOLI	11 h. —	— 20 h.	28 „ 29 „	15 „ 16 „	13 „ 14 „
BEIRUT	6 h. —	— 8 h.	30 „ 2/II	17 „ 20 „	15 „ 18 „
PORT-SAID (facult.)	9 h. —	— 14 h.	3 „ 4 „	21 „ 22 „	19 „ 20 „
JAFFA (facult.)	6 h. —	— 22 h.	5 „ 5 „	23 „ 23 „	21 „ 21 „
HAIFA	6 h. —	— 20 h.	6 „ 6 „	24 „ 27 „	22 „ 25 „
ISTANBUL	14 h. —	— 14 h.	13 „ 13 „	7/ III 7 „	29 „ 29 „
CONSTANTZA	12 h. —	— 20 h.	14 „ —	8 „ 10 „	30 „ 1/ IV
SOULINA	7 h. —	— 9 h.	— —	11 „ 11 „	2 „ 2 „
GALATZ (BRĂILA)	18 h	—	—	11 „	2 „

NOTE. Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

ITINERARIUL LINEI V: DUNĂRE — LEVANT B.

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI	OITUZ	BUCUREŞTI
GALATZ	—	7 h.	24/XII	—	—	—	—
SULINA	17 h. —	— 19 h.	24 „ 24 „	— —	— —	— —	— —
CONSTANTZA	6 h. —	— 12 h.	25 „ 27 „	— 14/I	— 3/II	— 18/ II	— 10/III
ISTANBUL	15 h. —	— 15 h.	28 „ 28 „	15 „ 15 „	4 „ 4 „	19 « 19 «	11 « 11 «
HAIFA fac.	6 h. —	— 20 h.	2/1 4 „	20 „ 22 „	9 „ 11 „	24 « 26 «	16 « 18 «
IAFFA	6 h. —	— 20 h.	5 „ 5 „	23 „ 23 „	12 „ 12 „	27 « 27 «	19 « 19 «
PORT-SAID	15 h. —	— 9 h.	6 „ 8	24 „ 26 „	13 „ 15 „	28 « 2/III	20 « 22 «
ALEXANDRIA	6 h. —	— 16 h.	9 „ 11 „	27 „ 29 „	16 „ 18 „	3 « 5 «	23 « 25 „
TRIPOLI (facult.)	6 h. —	— 16 h.	— —	— —	— —	— —	—
IZMIR (facult.)	6 h. —	— 20 h.	14 „ 14 „	1/II 1 „	21 „ 21 „	8 « 8 «	28 « 28 «
ISTANBUL	8 h. —	— 8 h.	16 „ 16 „	3 „ 3 „	23 „ 23 „	10 „ 10 «	30 « 30 «
CONSTANTZA	10 h. —	— 20 h.	17 „ —	4 „ —	24 „ —	11 « 13 „	31 « 2/IV
SULINA	6 h. —	— 9 h.	— —	— —	— —	14 „ 14 „	3 « 3 «
GALATZ	19 h.	—	—	—	—	14 „	2 «

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

Inscrieţi-vă la NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteţi avea şi Dv.

Inţelege timpul în care trăeşti. Cine trăieşte după concepţii vechi, nu poate ţine pas cu toată lumea. Aceasta mai ales în domeniul chimiei, unde visurile de azi, pot fi mâine realizări practice. Conduşi de acest gând am transformat renumita cremă de ghete SCHOLLPASTA, — prin adăogarea câtorva feluri de ceară nobilă, într'un mijloc universal de curăţit.

Spre convingere, curăţiţi odată cu SCHMOLLPASTA, mobile, geamantane, genţi, poşete, valize, mantale de piele, etc. şi veţi aprecia că

SCHMOLL lustruieşte toate

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:
SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS
CĂRBUNI

AUTOCALOR

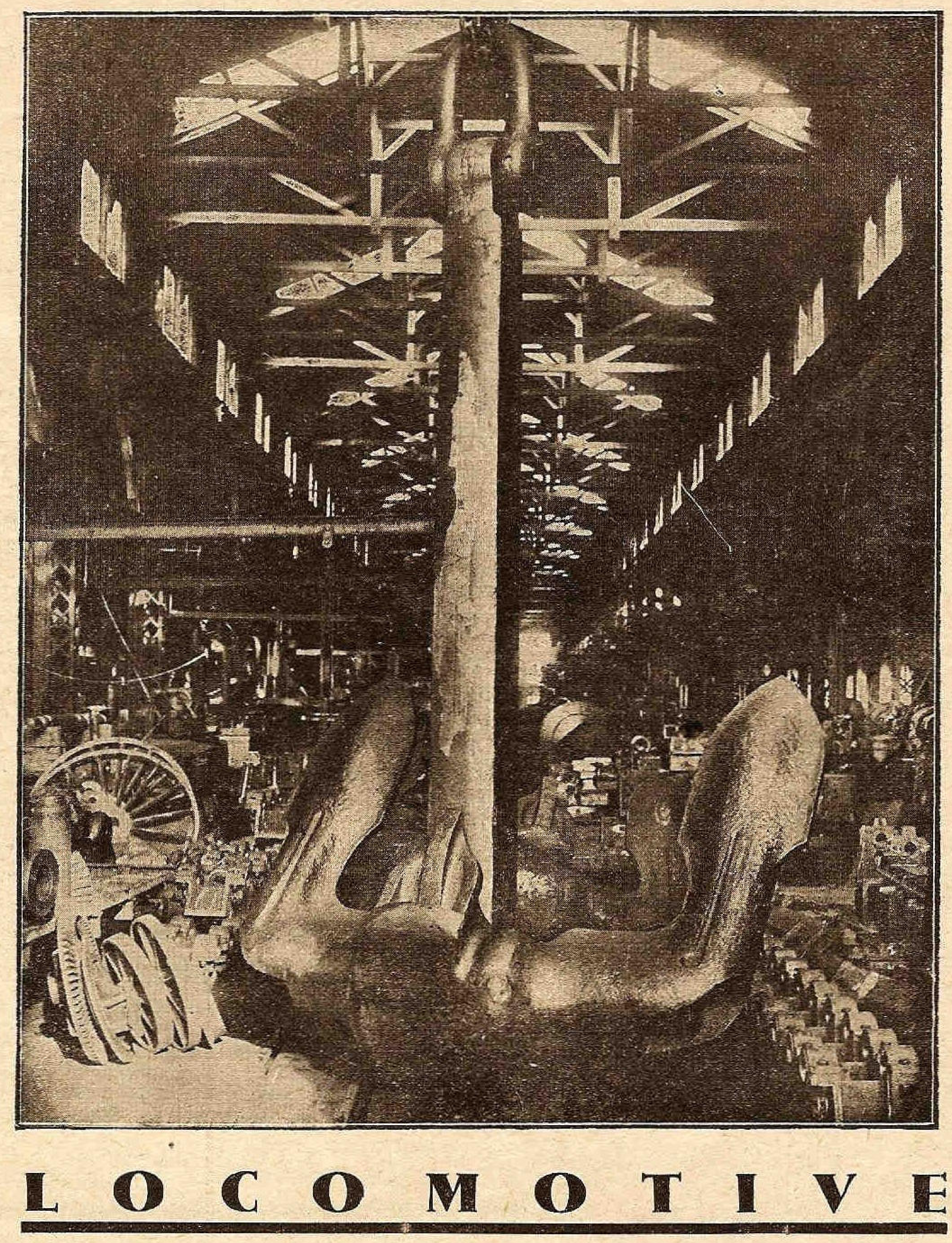
PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSA DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETA, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLECT CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CARBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRATARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTA.

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 472.10
EXPOZIȚIE ȘI VANZARE: TELEFON: 4.02.02

„REȘIȚA“

Minereuri, huilă, brichet, cocs ✱ Lemne de foc, de construcție, cărbuni de lemn ✱ Materiale refractare. ✱ **Fonte:** de mulaj, Martin și maleabile. ✱ **Oțeluri:** ordinare și speciale, turnate și forjate. Fer de comerț, traverse I și U, fer fasonat, table forte și mijlocii, șine și accesorii pentru căile ferate normale și înguste. Buloane, nituri, piulițe, etc. ✱ Macazuri, ramificații, întretăeri, poduri, hale și alte construcții în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roți, roți montate complect.



LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Mașini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ȘI MUNIȚIUNI, etc., etc., etc.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

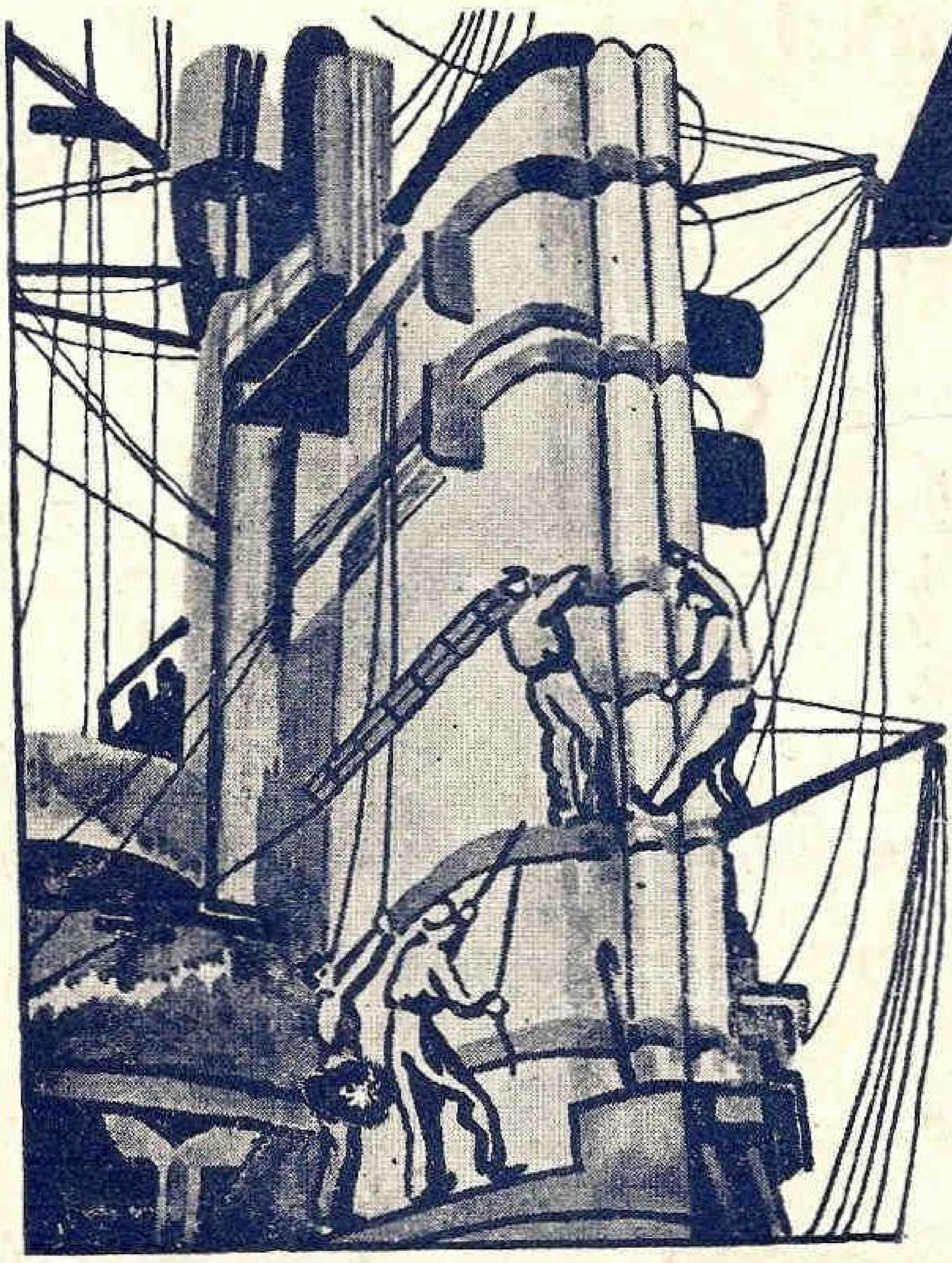
Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

Pentru anul nou, un cablu nou
VERIFORM-LANG,
cablu nedesrăsucibil — întradevăr nedesrăsucibil.



ANGLIA
S.A.R. PLOEŞTI.

NUMAI CALITATEA
ESTE ADEVĂRATA ECONOMIE.

INSTITUT DE ARTE GRAFICE ŞI EDITURĂ „MARVAN", S. A. R.

Prețul Lei 20.—

MAREA NOASTRA

CASA MARINARILOR SALVATORI, INTRAREA PRINCIPALĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă."

o. 2-3 — ANUL VI
EBRUARIE

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.25.48

nr. 2-3 /1938
febr. - martie

„TRANSILVANIA"

— O NOUĂ LEBĂDĂ ALBĂ —

de

C-dor A. NEGULESCU

Noua navă de pasageri *„Transilvania"*, lansată zilele trecute, evoacă începuturile marinei noastre comerciale. Nu mai departe decât patru decenii, nici pe marea Neagră, nici pe Dunăre, nu se pomenea de vapoare românești. Călătorii și mărfurile noastre erau transportate de nave rusești, germane, ungurești, italiene, franceze sau engleze — numai românești nu.

Inceputul nu l-a făcut un marinar, ci un civil, regretatul Manu, directorul Regiei Monopolului Statului, care a pus temelia unui parc modest de șlepuri, remorchere și vapoare, ca navlul, — cărăușia ,— transporturilor de sare spre Serbia și Grecia să rămână în țară. Așa a luat ființă, în 1895, Navigația Fluvială Română (N. F. R.) și în 1897 Serviciul Maritim Român (S. M. R.), prin cumpărarea a două vapoare *„Meteor"* și *„Medea"*, de marfă, și închirierea a două vapoare de pasageri „Cobra" cu zbaturi și elegantul *„Ignazzio Florio"*, care prin cumpărare a devenit *„Principesa Maria"*, azi scos din serviciu.

Problema cea mare care se punea era aceea a personalului, cercurile diriguitoare neavând încredere în marinarii noștri, recrutați „dela munte".

Imi reamintesc, — eram elev în școala militară, — asistând împreună cu părinții la plecarea primului vapor românesc spre Pireu, că un cetățean a exclamat :

— De duso se duțe, ma se vedemo daca se întorțe !

O ploae de lovituri de umbrele aplicate fără sgârcenie pe spinare de către mama mea, o înfocată romàncă, i-a fost răspunsul. Parcă o văd, înfuriată strigându-i în timpul operației :

— D-ta se vede că nu ești român de vorbești astfel !

Și dăi !

Primul director, d. amiral *I. Coandă*, actualul vicepreședinte al Ligii navale române, și-a luat răspunderea și a naționalizat personalul cu comandanți și ofițeri din marina militară, formați pe puntea și în catargele faimosului bric *„Mircea"* și n'a greșit de loc : atât comandanții detașați, cât și ofițerii, foști elevi ai școalei copiilor de marină, au dovedit cu prisosință că *românul e și un excelent marinar*, atât de apreciat în străinătate încât toți comandanții noștri sunt trecuți în cartea albă de onoare a „Lloydului englez".

Pe rând, s'au comandat vaporul de pasageri „Regele Carol", care cu „Principesa Maria" asigura linia Constanța-Constantinopole și 5 cargoboate : „Iași", „Dobrogea", „București", „Turnu Severin", și „Constanța", cari deserveau liniile regulate Brăila-Rotterdam și Brăila-Orient.

Vapoarele erau la început asigurate la societăți străine ; comandorul Coandă bizuindu-se pe calitățile de buni navigatori ale comandanților, a denunțat asigurările, cota respectivă depunându-se la Cassa de Depuneri. După zece ani de navigație fără naufragii, acelaș chibzuit și inimos director a convins pe înalții dregători ca, cu fondul de asigurare să se mărească parcul de nave, fără a ataca bugetul și astfel să facă față traficului, în creștere, grație reputației câștigate de *„lebedele albe"* prin viteza, curățenia, mesele, disciplina și amabilitatea celor dela bord. Chiar familia Kedivului prefera vapoarele noastre, deși avea la dispoziție vasele societății Kedivale.

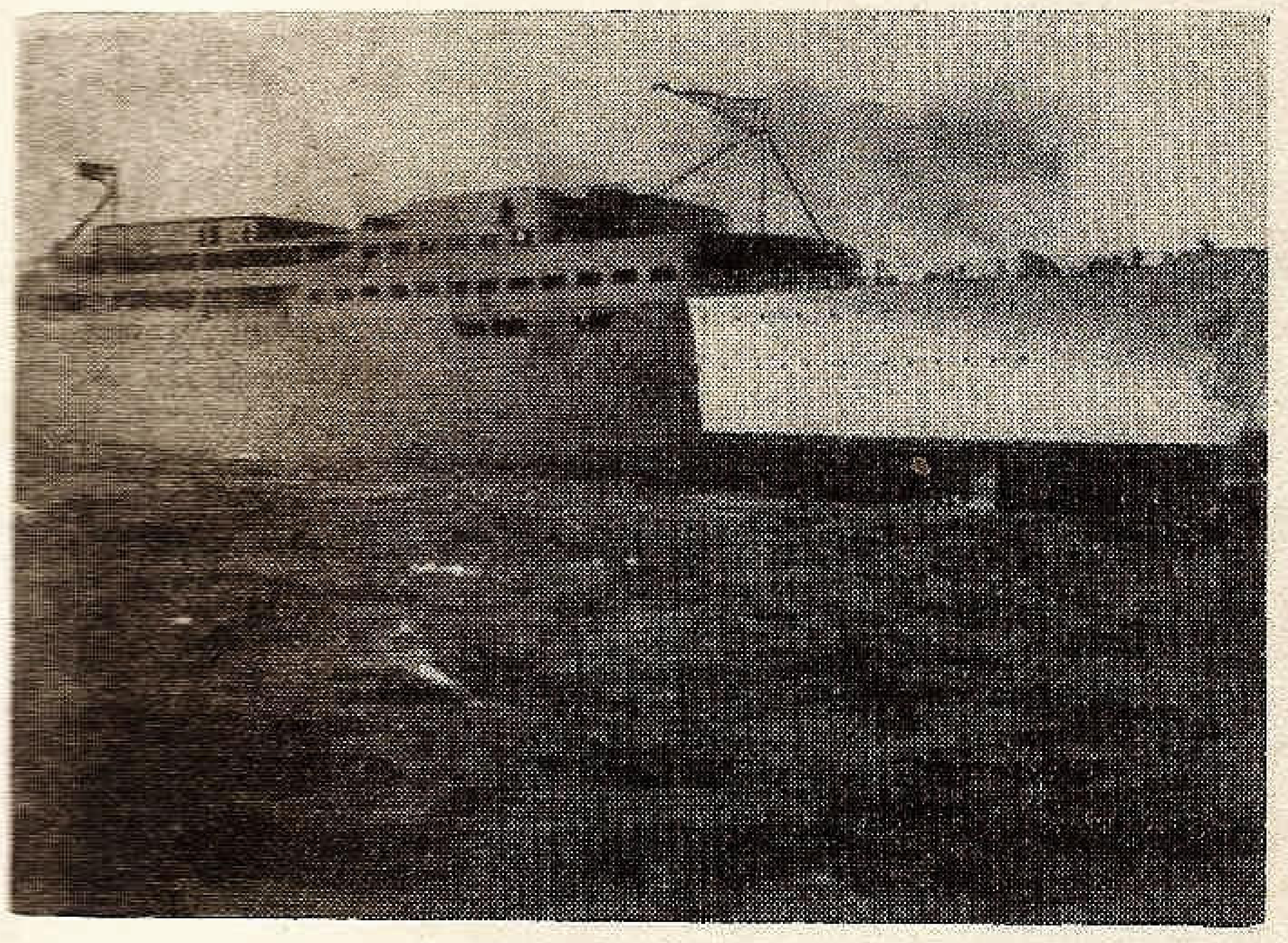
Noua lebădă albă «Transilvania».

Și astfel în 1905 s'au mai comandat vapoarele „România", „Dacia", și „Impăratul Traian" de pasageri, „Carpați" și „Bucegi" de marfă, iar cursele regulate au fost prelungite până la Alexandria.

Exportul nostru în Egipt ,care se ridica la 400.000 lei aur înainte ca vasele noastre să atingă Alexandria, a crescut în doi ani la 12.000.000 lei aur.

După războí, navele noastre de pasageri au deservit Brăila-Pireu-Napoli-Marsilia până în 1926, când s'au reluat cursele Constanța-Alexandria, păstrându-și reputația, dar din cauza vechimei, a micșorării vitezei și a apariției altor vase moderne, falnicul nostru S. M. R. a intrat pe calea declinului.

Fondul de asigurare a fost suprimat și cele două vapoare naufragiate „Turnu Severin" și „Impăratul Traian, — nu s'au putut înlocui.



«Transilvania» imediat după lansare

Se pierdea din vedere că cel puțin trei miliarde, valută forte, trec anual granița sub forma de navluri pentru mărfurile exportate și importate, atâția marinari români devin șomeri, iar în caz de război am fi lipsiți de nave de transport și eventual de crucișetoare auxiliare.

Nu trebue să uităm că în tot timpul marelui război cargoboatele noastre au făcut transporturi de muniții între Franța și Anglia spre Marea Albă și până la Wladiwostoc, iar pasagerele au fost transformate în crucișetoare auxiliare și puitoare de mine, cari au luat parte cu *pavilion rusesc* la toate acțiunile flotei ruse din Marea Neagră.

Situația ajunsese disperată! Eram concurați în apele noastre de vapoarele poloneze și palestiniene, confortabile și cu viteze mari, pe când rapidele noastre pasagere, după 30 ani de navigație intensă, ajunseseră la o viteză inferioară chiar cargoboatele moderne.

Toate sforțările conducătorilor se izbeau de acelaș răspuns : nu avem fonduri.

Lansarea noului vapor de pasageri „Transilvania", care va fi curând urmată de aceea a vaporului „Basarabia", la care se adaogă și cele 4 cargoboate comandate în Italia, trebue salutată cu bucurie, ca o dovadă de înțelegere a rostului unei flote naționale și un început promițător, pentru ca produsele noastre și cele de cari avem nevoie să fie cărate de *navele noastre, cu oamenii noștri*, luând exemplul nu numai dela marile națiuni maritime, nu numai dela polonezi cari la o coastă maritimă de 70 km. au 9 transatlantice, — dar chiar dela o țară fără mare, Cehoslovacia, care are totuși 3 transatlantice!

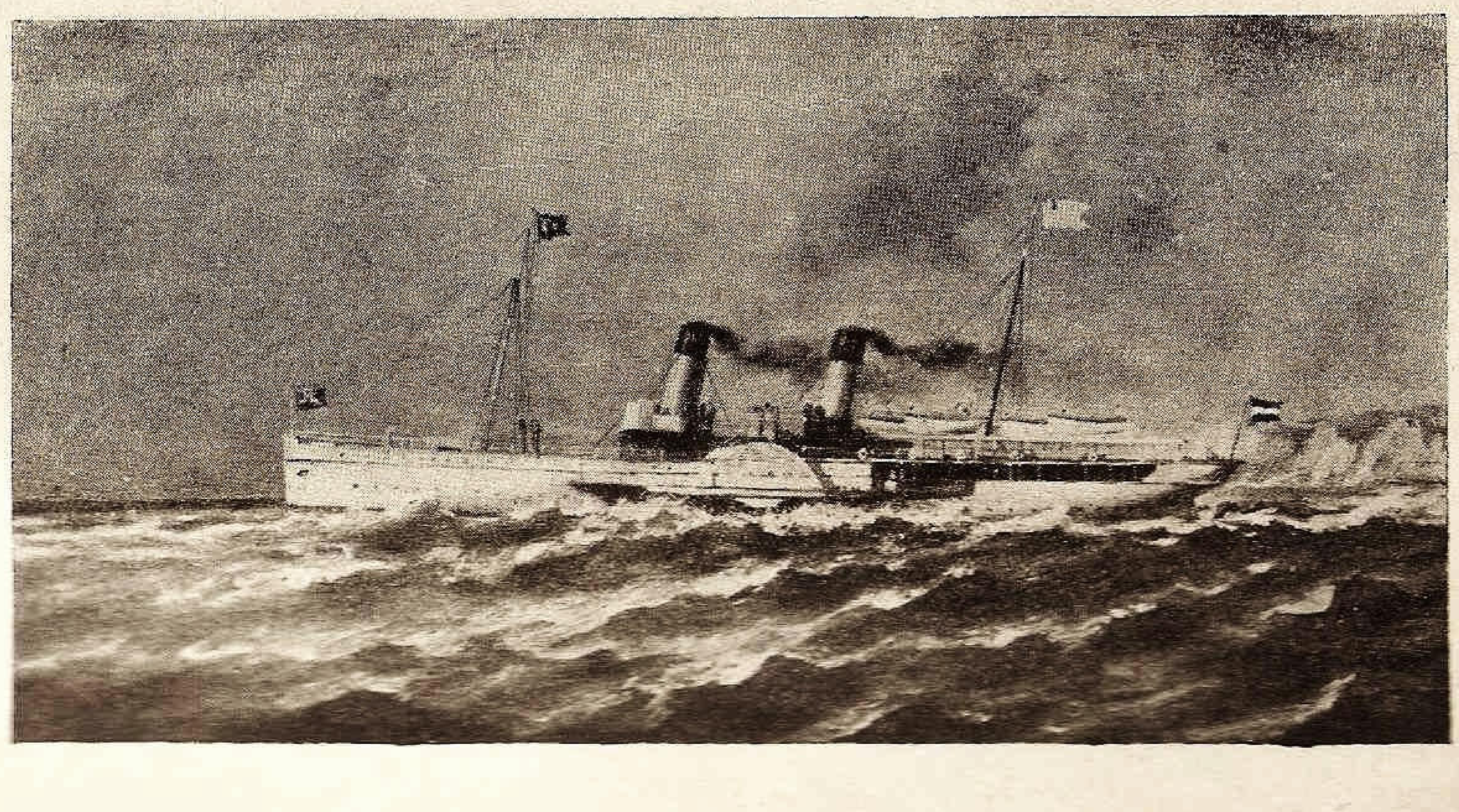
Să nădăjduim că de grabă, cât mai de grabă, Serviciul nostru Maritim va deține din nou fruntea, va avea și transatlantice, va face cunoscută țara noastră pe tot globul pământesc.

Acest îmbucurător început odată făcut, mai nădăjduim că va fi completat cu construirea de mult așteptatului bazin de indocare, ca, pedeoparte navele noastre de comerț și de război să nu mai fie nevoite a fi duse în șantierele străine, pe de alta navele ce vin în apele noastre, să fie atrase și de avantajul reparațiilor. Nu mai vorbim ce foloase am avea în timp de război.

Inceputul e făcut, — pe acelaşi drum bun, înainte!

ROMÂNIA A ROMÂNILOR ȘI PE APELE NOASTRE ROMÂNEȘTI CÂT MAI MULTE VAPOARE ROMÂNE.

C-DOR A. NEGULESCU



«Cobra», vapor cu sbaturi prima navă de pasageri a S. M. R.

Aspirațiile României moderne și politica noastră navală

de Cpt. SĂVULESCU EUGEN

IN ultimii ani, atât în viața publică, cât și în domeniul internațional, o mișcare de renaștere pare să ia ființă în țara noastră. O conștiință cetățenească tinde să se concretizeze din ce în ce și — sinteza și corolarul ei — o conștiință colectivă a națiunii dă semnalul unei adevărate redeșteptări naționale.

Poporul nostru, smuls, prin vitejia sa, de sub jugul atâtor dușmani, unul mai puternic decât altul, ajunge acum prin hărnicia sa, prin minunatele sale însușiri, să șteargă ultimele urme ale servituțiilor milenare.

In domeniul internațional el are tendința să-și manifeste demnitatea, arătând că poate duce o viață a sa proprie, guvernată de tradițiuni ce încep să fie bătrâne, fără a aștepta consensul altor state, așa cum, de-alungul unei vitrege istorii, a fost silit să facă de atâtea ori.

Această importantă mișcare de redeșteptare națională își are repercusiuni în toate domeniile. Ridicând capul sus, Românul va avea să facă față multor adversități. Ori trebue ca pretutindeni să fim pregătiți a ține piept, a învinge și a ne deschide drumul în rândul statelor ce își dispută soarta în acest colț al lumii. *Fără această victorie de ordin moral, economic și social, nu putem spera să avem o poziție consolidată :* Românul nu poate încă spune că este stăpân pe destinul său.

In domeniul politicei internaționale bătălia va fi cea mai grea. E sarcina altor foruri să se ocupe de aceasta, și nu vom face noi sugestii organelor de specialitate mult mai competente decât noi în această direcție. Este totuși o înrudire strânsă între ceiace vom analiza și politica internațională, pentru motivul că elementul care ne preocupă aici — marina — este *opera politicii* fiind, în același timp un *instrument* al ei.

Se spune curent că armata și marina nu folosesc decât la războiu. Este cu totul greșită această concepțiune, pentrucă armata este tocmai contrariul, adică acea forță materială și morală a națiunii care face pe adversari să se teamă și să evite cât mai mult războiul.

Prin urmare forța armată constitue un jeton în mâna politicii, cu ajutorul căruia aceasta își joacă partida pe eșichierul internațional. Cu cât aceasta va fi mai puternică, cu atât și pionii noștri vor fi mai înaintați în ierarhia internațională și posibilitățile reprezentanților noștri vor fi mai mari. Prin umare armata și marina joacă un important rol în timp de pace pe care nu îl poate nimeni contesta. Din manevra judicioasă a valorilor politice, țara va trage foloase multiple și în toate domeniile : a raporturilor economice și militare cu celelalte state. Este deci inutil să mai insistăm : *forța armată este armătura principală a statului, este însăși coloana vertebrală a existenței lui, — este un factor important de pace.*

Dacă forței armate, în totalitatea ei, îi recunoaștem acest rol important, apoi marinei, organ de expansiune și de raporturi exterioare în primul rând, cu atât mai mult trebue să-i simțim nevoia.

Și, pentrucă este atât de curentă afirmațiunea, cu totul gratuită, că România nu are veleități maritime, ne propunem, în cele ce urmează, să analizăm situațiunea țării noastre și să vedem pe ce fundament se sprijină această ieftină și primejdioasă versiune.

Rugăm pe adversarii părerilor noastre să ne facă acest credit de a fi de acord cu noi că, în timp de război — dacă am avea o marină — aceasta nu ne-ar strica. Bazați pe această premiză, nu vom mai analiza nevoia unei marine în timp de răsboiu, ci ne vom mărgini a deduce, din studiul particular al țării noastre, necesitatea și foloasele ce le-ar trage țara noastră, dacă ar avea o marină, în timp de pace.

1. CONCEPȚIUNEA MARITIMĂ.

In general, în țara noastră, prin marină se înțelege o serie de vapoare care fac „curse" între porturile noastre și cele străine. Dacă ar fi să ne adresăm mentalității curente, aceste „curse" ar fi chiar numai „plimbări", cu batiste fluturânde în albastrul unei dimineți de vară. Această concepțiune simplistă este, din nenorocire, foarte răspândită, și multă lume, chiar din cei cari au cuvânt de spus în conducerea acestei țări, se declară satisfăcută cu această noțiune.

In aceste condițiuni este oare de mirare că ignorăm cu totul interesele noastre în această importantă ramură a vieții naționale ?

Este deci ceva de făcut în această direcție : să creiăm națiunii noastre o *mentalitate maritimă*. Este datoria noastră să arătăm că o țară este cu atât mai prosperă cu cât a fost mai stăpână pe drumurile mării. Dovadă strălucirea Portugaliei și a Spaniei în Evul Mediu ; a Franței, a Angliei, până în zilele noastre.

Trebue să ne convingem că, de acest adevăr, și-au dat seama alte țări, în situație mai rea ca a noastră și au creiat în timp foarte scurt o marină și sunt azi înaintea noastră : Jugoslavia și Polonia. In sfârșit, până și Bulgaria a inițiat o mișcare maritimă în plin progres și navele ei ne vizitează porturile din ce în ce mai des.

România, țară în plină ascensiune, care își manifestă în toate direcțiile independența și suveranitatea, nu poate rămâne în urmă din acest punct de vedere, *prea important economicește și prea legat de amorul propriu național.*

Această sarcină ne-ar fi mai ușoară, dacă ne-am adresa unei populații mai pregătite din acest punct de vedere, adică o populație maritimă. Dar acest lucru este foarte greu la noi, căci această categorie lipsește.

Noi nu avem, în sânul poporului nostru, oameni cari, prin meseria lor, să fie legați de apă. Tot lungul celor 1500 kilometri de Dunăre, nu găsești o barcă, care să aparțină unor particulari. Toți se ocupă cu agricultura, în principal, pentru lumea rurală. Restul — burghezia — se ocupă cu toate profesiunile posibile, afară de cele legate de apă.

De-alungul litoralului maritim acelaș fenomen se petrece. Iar cei „cari iubesc marea" se mărginesc să-și construiască o elegantă vilă, care să reflecteze opulența lor, însă... *pe uscat*, pe *pământ solid*. Două luni pe an, un furnicar de lume invadează plajele, fără a aprofunda legătura lor cu marea, decât prin plimbări de agrement, în zilele cu vreme frumoasă. Aceasta, natural, le dă dreptul să judece apoi, cu cea mai desăvârșită competență, problemele maritime și să decreteze că „noi" nu avem nevoie de marină, că „marina este un lux" pe cât de inutil, pe atât de costisitor.

Rezultă deci că sarcina noastră este ingrată, trebuind să ne adresăm unei populații rurale, cu o indiferență atavică față de lumea de pe ape și unei burghezii de o oarecare superficialitate. Va trebui să demonstrăm și să convingem pe acești oameni că au interes să avem părticica noastră de stăpânire pe această mare și că nu ne mai este permis nouă Românilor din veacul al 20-lea să ne lăsăm exploatați ca pe vremea când grecii și fenicienii veneau să-și întemeieze colonii pe litoralul nostru.

Ni se va obiecta, desigur, că avem și noi o populație legată de ape prin meseria ce o exercită : navigatorii, armatorii și pescarii.

Desigur că ar fi ceva, dar e numai în aparență. Intr'adevăr, prima clasă începe să existe : marinari am început să avem. Și Românii au dat neașteptate rezultate în drumurile pe mare. Dar sunt puțini, pentrucă avem vase puține, astfel încât nu reprezintă decât o infim de mică proporție în populațiunea țării.

In ce privește armatorii, sunt în totalitate streini : cei mai mulți sunt greci, puțini sunt armeni sau evrei. Românii — din totală necunoștință a intereselor lor — nici nu se gândesc să-și plaseze banii în această excelentă ramură de producție.

Iar pescarii sunt toți minoritari : lipoveni sau ruși. Populație curată, muncitoare, dar cu sentimente necunoscute.

Incercările — rare și timide — de a românisa această ramură de producție au fost până astăzi dezastruoase. Astfel s'au făcut încercări de colonizare : în Delta Dunării s'a creiat un sat de moldoveni, comuna I. C. Brătianu. In timp ce două sate vecine, comuna Sfistofca, locuită de hoholi — (ruși) și Letea, locuită de Lipoveni, sunt în plină prosperitate, comuna românească îți produce milă prin gradul de mizerie la care au ajuns oamenii transplantați aici. Motivul ? In timp ce lipovenii și rușii exploatează vârtos mina de aur care este pescuitul, moldovenii au încercat să facă agricultură pe o dună de nisip.

Alt exemplu. Comuna Jurilofca este un centru pescăresc de primul ordin. Administrația românească a încercat să introducă aici câteva elemente naționale, pentru a prinde ceva din secretul meseriei pescarilor cari sunt exclusivamente ruși. S'au recrutat elemente din cea mai bună rasă românească — câteva familii de olteni. Toți bogați, toți oameni luminați. Inutil să insist : în timp ce rușii brăzdează lacurile și marea cu lotcile lor fine, oltenii noștri nu au pus nici un picior în barcă și își duc melancolic zilele ocupându-se cu plugăritul și regretând mănosul pământ de pe valea Topologului.

Prin urmare iată prima mare dificultate în care se află țara noastră în materie de marină : nu avem o *mentalitate maritimă* și nu o avem pentrucă nu avem o *populație maritimă*.

Va fi inutil să încercăm să convingem o lume întreagă, de un lucru care îi este indiferent. Vom reuși poate să construim câteva vapoare — cu mari eforturi pin partea statului — dar nu vom avea o marină, pentrucă ne lipsește acest postament. Măsurile artificiale pe care le vom aplica nu vor da rezultate decât atâta timp cât va dura cauza care le-a produs. Indată ce statul nu va mai putea subvenționa aceste vapoare totul se va opri și ne vom regăsi în punctul dela care am plecat. *Pentrucă ne lipsește fundamentul.*

Noi nu ne găsim în situația fericită a altor țări, unde această populație să fie numeroasă și să trăiască dela sine dealungul apelor : cum e în Dalmația, unde lăptăresele vin cu corăbii dimineața să-și aducă produsele, cum e în insulele grecești, în regiunea napolitană, în Bosfor, etc. Nouă ne lipsește acest fundament și trebuie să-l creiem.

Trebuie să interesăm particularul la viața pe apă a țării noastre. Numai după ce o cât mai mare parte din populația acestei țări va avea interese pe apă, atunci vom avea o mentalitate maritimă și necesitatea marinei nici nu se va mai discuta.

Dar atâta vreme cât există doar un singur vapor sub pavilion românesc care să aparțină unui particular, clădim pe un fundament de nisip, asemenea moldovenilor din Delta Dunării. Creiarea și întreținerea unei marine va apărea tuturor ca o sarcină grea și inutilă pentru stat.

După ce am schițat această imensă problemă, pe care, fără a crede că exagerez, o socot legată intim de existența însăși a țării noastre, întrucât întotdeauna *marina a marcat coeficientul de prosperitate al unui stat*, și după ce am arătat că, dela temelie trebue revizuită, vom proceda acum la o analiză generală, deși sumară — a situațiunii țării noastre, pentru a deduce ceiace trebuie să facem pentru ca țara noastră să posede marina la care are dreptul.

Va fi evident o operă vastă, colosală, dar nu peste puterile noastre. Ne place să credem că atunci când am spus *„România a Românilor"* nu am spus o simplă formulă, ci am enunțat un întreg program.

Cred că în această vastă operă de înălțare națională, fiecare ramură de activitate își are programul ei. Să vedem ce revine lumii marinărești.

GEO-POLITICA BAZINULUI SUD-EST EUROPEAN.

E suficient să ne aruncăm ochii pe o hartă a continentului nostru ca să desprindem particularitățile așezării geografice a țării noastre.

Față de continent, România face parte din țările de pe fața orientală. Până astăzi, când acțiunea principală a lumii se juca în occident, noi eram spectatorii din fund, galeria. Astăzi însă, acțiunea trece din ce în ce mai mult la Est, în Mediterana, și toți ochii sunt îndreptați spre partida colosală care se joacă în Extremul Orient unde se decide soarta lumii, partidă la care țările hegemonice din occident asistă neputincioase.

Acțiunea trece din ce în ce la inițiativa statelor din centrul și orientul Europei. Occidentul a trăit. Națiuni tinere și viguroase devin actorii principali. Și de unde eram la galerie, România se va găsi în avantscenă.

România este poarta care leagă centrul continentului de această Asie miraculoasă, unde fumul uzinelor siberiene și bubuitul tunurilor japoneze prevestesc o eră nouă în istorie.

Până aici țara noastră, la remorca marilor civilizații apusene, juca rolul unei rude minore, care deși moștenise o avere, nu putea să se conducă singură. Fața țării noastre era întoarsă spre West. De aici ne venea cultura, de aici civilizația, de aici superficialitatea. Un sentiment de inferioritate ne însoțea în orice acțiune.

Astăzi lucrurile au început să se schimbe. Marii potentaţi au fost supuşi la diferite examene, în care şi-au arătat slăbiciunea. Increderea statelor mici în sprijinul lor începe să scadă. Fiecare simte că nu se mai poate bizui decât pe forţele lui proprii.

Ceva mai mult: orientul începe să se mişte. Acolo se ivesc debuşeuri colosale.

Toate ţările din centrul Europei vor căuta să le aprovizioneze, datorită industriei lor. *Drang nach Osten*, devine prin forţa lucrurilor o realitate.

Toţi vor căuta drumul cel mai scurt spre inima misticei Asii. Şi drumul acesta trece pe la noi. Vom avea ceva din situaţia Spaniei pe vremea descoperirii Americei. Constanţa — sau alt port ce am putea creia — va deveni punctul terminus al Europei, de unde mărfurile vor lua calea mării pentru orientul îndepărtat.

Procesul ar fi invers ca până acum. Evident este un viitor mai depărtat, dar nu e mai puţin adevărat că intră în posibilităţile noastre de previziune.

România ar avea atunci un rol de frunte, dacă a ştiut din timp să se utilizeze pentru a face faţă acestei perspective. Noi am deveni cărăuşii mării! Pe la noi ar trece toate bogăţiile ce s'ar schimba între aceste două continente. *Dar pentru asta ar trebui să dăm crezare acestui vis, să-l imaginăm cu un secol mai devreme, să ne pregătim pentru el, întorcându-ne cu faţa la Est!*

Se pare că nu intră în moravurile noastre de a face atât de îndepărtate analize. Prin distanţa ce ne separă de obiectivul lor, ele apar naţiunii noastre ca utopii. Românul, obicinuit cu bucăţica lui de ţărână, cu greu se va obicinui cu gândul la un rol atât de puţin compatibil cu concepţiunea lui comodă despre viaţă. *Dar trebue să-l convingem că este în joc existenţa noastră* şi că, dacă nu vom fi în stare să realizăm noi acest rol, vom fi expropriaţi de pe pământul nostru. Vor veni alte rase, cu mai multă combativitate, mai dornice de cucerire, cu ţări mai sărace, să ne smulgă din mână ceiace am obţinut cu atâtea jertfe. Să ne fie mereu prezente în minte cetăţile greceşti, feniciene şi mai târziu venețiene şi genoveze pe care străinii le-au durat pe meleagurile noastre pentru a exploata ei un trafic pe care noi îl ignoram.

Dar pentrucă aceste îndepărtate consideraţiuni riscă să fie clasate în domeniul fanteziei, să trecem la o analiză — după concepţia actuală — mai realistă, pentrucă e mai imediată. Vom găsi şi aici importante criterii de judecată care să ne arate raţiunea de a fi a elementului maritim românesc.

In primul rând România posedă, pentru un important hinterland, ieşirea la mare obligatorie. Zic obligatorie, pentrucă nu e singura, dar e cea mai la îndemână, cea mai apropiată, cea mai directă.

Acest hinterland se poate defini uşor, căci cuprinde toate ţările scăldate de Dunăre. Intr'adevăr, această enormă cale de comunicaţie lichidă, care nu trebue nici pavată, nici stropită, unde se poate face circulaţie cu quadruplu curent, cu vehicule al căror tonaj mediu e cât un tren de marfă, este cea mai lesnicioasă şi cea mai ieftină posibilitate de transport a mărfurilor din Europa Centrală la mare şi invers. De această cale beneficiază direct Austria, Cehoslovacia, Ungaria, Jugoslavia, Bulgaria şi noi.

La acest grup de ţări se mai adougă Polonia, care nu are altă ieşire la mare decât îngustul coridor dela Baltica prea ipotetic ca să aibe un caracter definitiv.

Iată deci că, la cheurile porturilor noastre de mare, se amarează vapoare destinate să satisfacă traficul unei treimi din continent.

Acest argument ar trebui să fie suficient ca să ne convingă de nevoia de a avea şi noi beneficii din acest trafic.

Când canalul Rin — Dunăre va fi terminat, vor mai trece pe aici şi mărfurile destinate occidentului, care vor câştiga mult, atât ca durată cât şi ca ieftinătate, fiind trecute, pe această diagonală lichidă, dintr'o parte într'alta a continentului.

Iată deci că situaţia ţării noastre, la gurile Dunării, ne creiază un loc privilegiat, de care trebuie să profităm în beneficiul economiei noastre naţionale, în sensul ca o cotă importantă din traficul danubian, cât şi din cel maritim să se facă de Români, pe vapoare româneşti.

SITUAŢIA GEOGRAFICĂ INTERNĂ A CURSURILOR DE APĂ IN ROMÂNIA

S'a vorbit şi scris mult despre această chestiune în ţara noastră. Dar s'a făcut foarte puţin. România este prevăzută cu un sistem de cursuri de apă foarte avantajos, atât ca orientare cât şi ca debit de apă.

Ar fi suficiente câteva lucrări de corectare şi adâncire, ca să transformăm Siretul, Prutul, Nistrul, Oltul şi Mureşul în căi navigabile.

In privinţa economiei unui asemenea proect, mă adresez părerii competente a d-lui inginer Caranfil[1]).

„Transformarea râurilor naturale în râuri navigabile şi săparea canalelor artificiale au fost urmărite în toate părţile globului unde a existat o colectivitate solid închegată şi posibilităţi naturale.

In Franţa, Belgia, Olanda şi Germania, canale de mii de kilometri lungime au fost săpate în ultimii secoli şi apariţia căiei ferate pentru transporturi *nu a schimbat cu nimic importanţa celor pe apă.*

Materiile prime, cereale, cărbuni, minereuri, piatră, etc. nu pot suporta transporturi scumpe pe calea ferată. Un şlep de 500 tone, echivalent cu un tren de 50 vagoane, este tras de doi cai pe un canal navigabil.

Oricine poate să-şi dea seama ce capital învestit reprezintă un tren complect de 50 vagoane faţă de un şlep atât de mic, ce cheltueli de amortisment, întreţinere şi personal necesită un asemenea tren şi apoi ce întreţinere reclamă linia ferată pe care merge trenul, faţă de un râu navigabil.

Diferenţele în costul transportului sunt atât de mari încât justifică investiţiunile iniţiale considerabile pentru săparea de canale artificiale, care trec chiar şi peste munţi!".

Am făcut apel la părerea autorizată a d-lui inginer Caranfil, pentru a demonstra în acelaş timp că aceste proecte nu sunt nici irealizabile, nici păgubitoare, ci, din contra, constituesc valori pozitive pentru economia generală a ţării.

Din punctul de vedere din care am întreprins acest studiu, desvoltarea unei astfel de reţele interioare de căi fluviale ne-ar deschide posibilităţi considerabile, pentrucă ar creia o categorie întreagă de oameni care s'ar ocupa de transporturile pe apă, marinari, mecanici, armatori, constructori şi un întreg utilaj de şantiere navale şi material de transport ar intra în patrimoniul naţional.

Orientarea acestor căi de navigaţie interioară este iarăşi foarte avantajoasă, căci atât regiunile muntoase — de unde am avea de transportat cărbuni, minereu, sare şi cherestea, — cât şi regiunile de şes, de unde am transporta cereale, sunt traversate de aceste căi de navigaţie, care apoi le-ar lega de marele colector internațional: Dunărea.

---

[1]) Nicolae Caranfil. — Cum renunţăm anual la miliarde (pag. 18—21).

E suficient să spunem că transportul unui vagon de cereale, dela locul de producție și până la Dunăre costă o medie de 7—9 mii de lei.

Acest preț poate fi scăzut cu cel puțin 20% dacă s'ar iefteni transporturile interioare prin creiarea canalurilor navigabile.

Fată de o atât de fericită dispozițiune naturală, ce mai lipsește ca să nu trecem la realizare?

Insfârșit, aceste multiple posibilități de navigațiune ar avea și un rol educativ. Ele ar da putință particularilor să execute plimbări pe apă în condițiuni ușoare și ieftine: le-ar deschide gustul pentru acest mijloc de locomoțiune. Atunci am vedea creindu-se și prosperând o industrie a ambarcațiunilor cu rame, cu vele și cu motor, care ar aduce răspândirea, ieftinirea și deci generalizarea lor.

Sporturile nautice ar lua atunci o mare desvoltare și este inutil să insist asupra binefacerii acestui gen de educațiune asupra sănătății generale a națiunii.

Iată deci că noi, care am stăpânit acest pămnt de mii de ani, avem fată de el o datorie pe care nu am îndeplinit-o.

Dispozițiunea geografică a țării noastre ne conduce la o viață mult mai strânsă cu elementul acuatic și este o desconsiderare a acestui adevăr natural a continua să o ignorăm.

Ca să verificăm părerile noastre, să cităm iarăși din ceiace au gândit și proectat alții. Ne referim la proectul german, elaborat în urma nenorocitului tratat de pace dela București, cu privire la atențiunea pe care o dădeau inamicii noștri valorii economice a Dunării[1]).

,E necesar să semnalăm că războiul ne-a surprins pe noi fără nici un program și că germanii, în acele turburi vremuri, s'au gândit să schițeze un plan".

Redăm după relatările fostului profesor ing. inspector general Gh. Popescu.

„...Portului Orșova urma să i se dea o desvoltare considerabilă și să servească ca port de Dunăre al Banatului.

„La Turnu-Severin urma să se instaleze un mare șantier naval, prin perfecționarea aceluia pe care îl găseau la noi.

„La Calafat, Turnu-Măgurele, Corabia și Giurgiu, erau proectate lucrări importante pentru încărcarea și descărcarea cerealelor.

„La Giurgiu începuse deja sporirea considerabilă a basinului pe care îl construisem noi. Se începuse legarea atelierelor cu căile ferate, construcțiuni de cheuri în beton armat, cale pentru scos vasele, ateliere mari, pentru construcțiuni de bastimente și de mașini agricole, în fine construcțiunea unui port de petrol ce trebuia legat cu conducta de petrol până la Câmpina.

„Un sistem de ferry-boat permitea trecerea peste Dunăre a trenurilor ce soseau din interiorul țării pentru a continua drumul pe căile ferate bulgare.

„Proectul de construcție al unui canal de legătură a Dunării cu Marea Neagră, între Cerna-Vodă și Constanța, forma obiectul preocupațiunilor lor și era viu susținut de specialiștii lor. Avantagiile pe care le credeau că ar rezulta pentru țara lor, prin scurtarea drumului către Orient cu mai mult de 300 kilometri, justifica cheltuiala de 300 milioane mărci aur, la cât socoteau că se va ridica construcțiunea.

„Din schițarea programului de mai sus, ne dăm seama ce urmăreau germanii a face din Dunărea fluvială românească în interesul lor propriu.

„In ceiace privește Dunărea maritimă, planul lor era cu adevărat grandios.

„Punctul limită al legăturilor pe care vroiau ei să le stabilească cu Orientul îndepărtat, îl alesese a fi Brăila.

„Aci ei își instalaseră o organizațiune maritimă sub denumirea „Schwartze-Meer Stelle"; iar la Odessa avea să funcționeze marea organizațiune maritimă a Mării Negre, care trebuia să acapareze întreaga navigație pe Marea Neagră și Dunăre, *urmând o politică vizibilă de infiltrațiune și penetrațiune in inima Orientului celui mai îndepărtat, către care Germania a avut și se pare că are încă ochii ațintiți*".

Indată deci lucrări de mare importanță la care ne putem gândi. S'ar desvolta atunci o întreagă populațiune care s'ar interesa de problemele în legătură cu apele, le-ar înțelege și ar pune umărul pentru rezolvarea lor.

Să ne gândim la activitatea comerțului de cereale, de ex. Traficul magaziilor cu silozuri la Constanța în cursul lunei Noembrie 1937 se cifrează la un total de 2610 vagoane. După locul de proveniență, aceste cereale se repartizează pe 57 județe, cu o medie de 450 vagoane pe județ, un maximum de 6890 vagoane și un minimum de 15 vagoane.

La acestea ar trebui să adăogăm cerealele consumate în țară, cele exportate prin Brăila și cele care nu au putut trece prin silozuri.

Numai pentru aceste cifre, reducerea la transport, admițând-o în medie de 20% ,circa 1000 lei de vagon, ar reprezenta 2 milioane și jumătate de lei. Numai la cereale, numai la Constanța și numai într'o singură lună! Ne dăm seama ce economie s'ar realiza la întregul trafic intern.

La acest beneficiu ar participa toți producătorii, exportatorii, conducătorii navali, șantierele, lucrătorii, mâna de lucru. Câtă lume ar fi interesată în desvoltarea căilor noastre fluviale!

Aceasta în ce privește traficul intern.

Să ne ocupăm acum de traficul extern. Exportul total al țării noastre a fost în anul 1935 de 5.839.346 tone, în valoare de 8,5 miliarde lei. Importul în acelaș an a fost de circa 115750 tone, în valoare de 2 miliarde lei. Traficul total în acest an a fost de 10,2 miliarde.

Acest trafic s'a făcut sub următoarele pavilioane:

— italian 27% — englez 17.7%
— norvegian 13.6% — român 10.4%
— olandez 7.6% — grec 5.8%
— german 4,3% etc.

Iată că pavilionul românesc a transportat abia 10% din totalul traficului nostru extern 9/10 din acest trafic se transportă sub pavilioane străine.

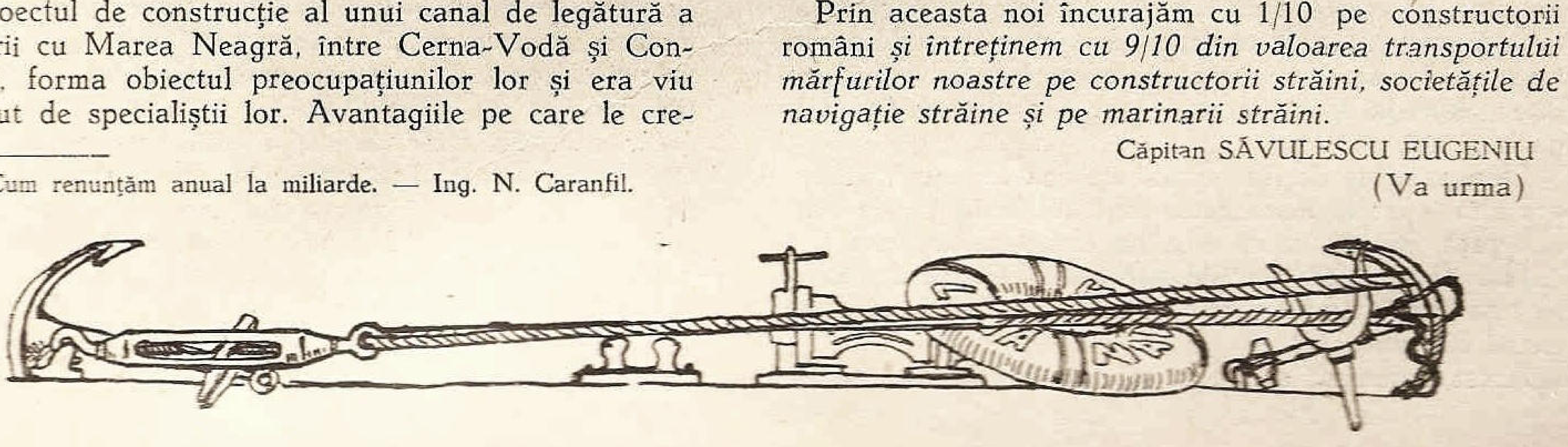
Prin aceasta noi încurajăm cu 1/10 pe constructorii români *și intreținem cu 9/10 din valoarea transportului mărfurilor noastre pe constructorii străini, societățile de navigație străine și pe marinarii străini.*

Căpitan SĂVULESCU EUGENIU

(Va urma)

---

[1] Cum renunțăm anual la miliarde. — Ing. N. Caranfil.



Istoricul Flotilei Române

de (†) Lt. Col. DRAGHICESCU

Până să avem toate datele asupra vieții savantului Colonel de marină Drăghicescu, ne mărginim a spune că erudiția sa a fost aproape fără pereche. Lucrările sale tipărite nu se mai găsesc, iar cele inedite așteaptă ca Liga Navală să fie mai prosperă, spre a le scoate la iveală. Deocamdată publicăm istoricul flotilei, dela a cărei întemeere colonelul Drăghicescu a fost martor.

Flotila s'a înființat în Moldova în anul 1843, prin construcția la Galați a unui brik-goeletă numit „Emma". Efectivul corpului era atunci de 24 oameni. Comandantul acelui vas, care purta și numele de șalupă ,era locotenentul Steriade.

La 1844 s'au primit din Piemont 4 tunuri mici și o caronadă ; ele erau acompaniate de un instructor.

La 1845 s'a angajat, cu gradul de sergent, în calitate de instructor, d. Barbieri Anton.

La 1847, brikul *„Emma"* a fost desființat fiind putred. In Muntenia flotila s'a înființat construindu-se trei șalupe mari cu rame și vele. Aceste șalupe au staționat până la anul 1861, la Calafat, Giurgiu și Brăila, având reședința lor la Brăila, iar ca șef pe *Căpitanul Petrescu*.

In Moldova s'a construit, în anul 1851, tot în Galați, o goeletă numită *„Natalia"* și două bărci. Această goeletă ședea ancorată în portul Galați, iar bărcile staționau una la gura Siretului și cealaltă la gura Prutului.

In 1854 Rușii puseseră mâna pe goeletă spre a o întrebuința la atacul Isaccei. Când Basarabia de Jos fu alipită Moldovei, după 1856 se trimise la Ismail un detașament de flotilă. Efectivele în acest timp erau : în Moldova 72 oameni, iar în Muntenia 140. In 1861 Moldova cumpără din comerț un vas cu vapori care pe atunci purta numele de *„Principele Vogoride"* și căruia după reparațiune i se dete numele de *„Alexandru Ioan" (?)* și mai târziu *„România"*.

Acest bastiment s'a armat cu cele 4 tunuri (focanete) și cu caronada piemontesă, iar comanda fu confiată Locotenentului *Barbieri*.

In 1861 ambele flotile a Munteniei și a Moldovei, fură întrunite la Galați sub comanda Maiorului *Steriade*, având de ajutor pe Maiorul *Petrescu*.

In 1864 Colonelul Steriade mutându-se în serviciul graniței, comanda flotilei fu încredințată Lt.-Colonelului Petrescu. Tot în acelaș an, 1864, corpul flotilei își mută reședința la Brăila, ocupând localitatea numită Pescăria Veche și unde se începu construcția unui atelier pentru reparația vaselor. Flotila continuă a avea detașamente la Calafat, Giurgiu, Galați și Ismail, cu sau fără bărci, având îndatorirea poliției porturilor și pe aceia a pescuitului în tot cursul fluviului.

La 1865, Colonelul Petrescu fu trimis în misie, pentru a contracta facerea unui bastiment și a patru șalupe.

In atelierul corpului din Brăila, cam în acel timp, se lucrau două pontoane de lemn, care, construite cu lemn verde și de oameni neexperimentați, au fost vândute în 1869 fără a fi făcut alt serviciu decât transporturi de sare.

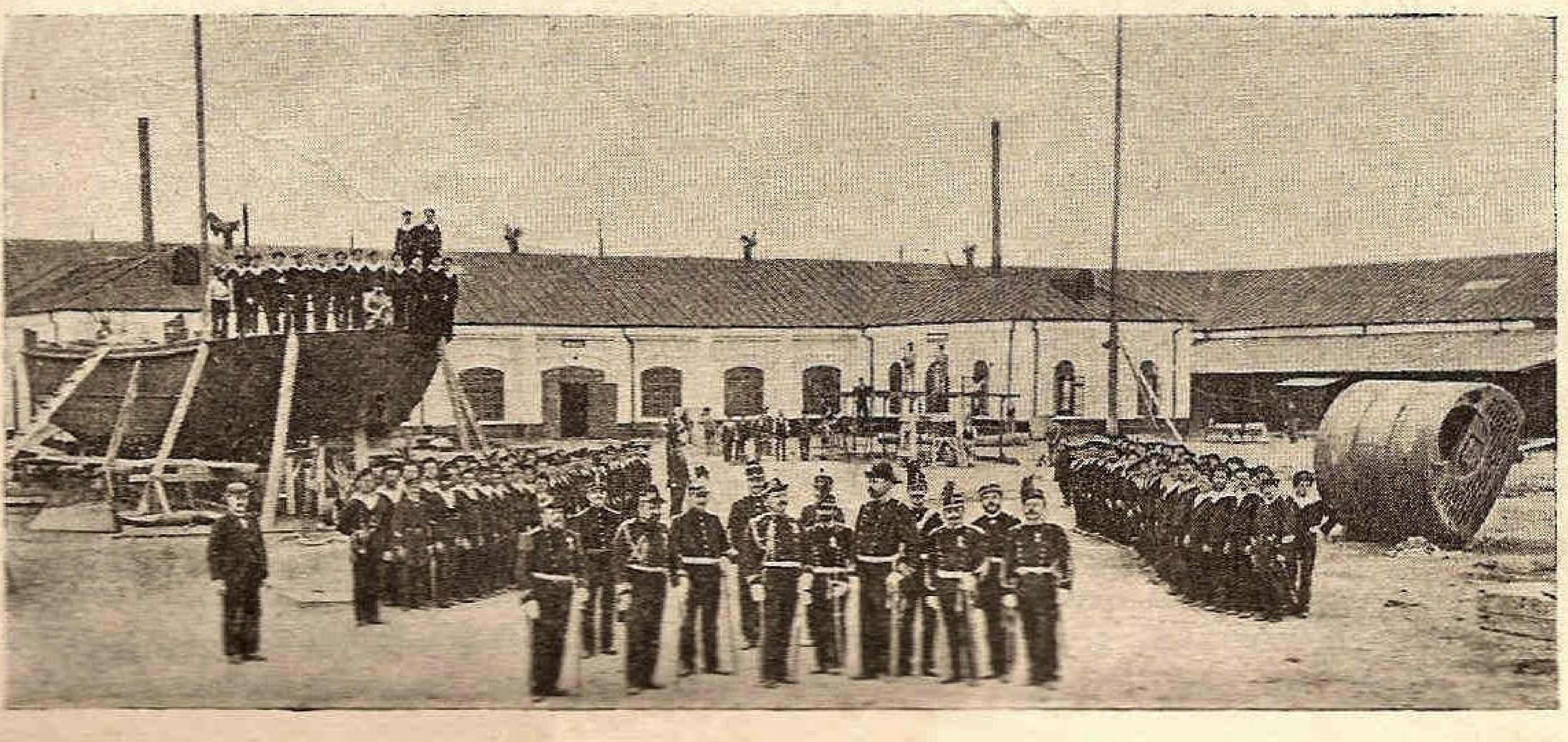
După rezoluția din 11 Februarie 1866, *Maiorul Murguleț* se numi comandantul Flotilei. Corpul, cu un efectiv de 280 oameni, se administra de un consiliu de adnistrație ; detașamentele din corpuri, bastimentul *„România"* și atelierul formau unitățile administrative.

In luna lui Maiu 1867 sosi bastimentul *„Ștefan cel Mare"* împreună cu cele patru șlepuri (1-4) cari se construiseră la Linz (Austria), în atelierele Meyer.

După oarecare dificultăți la primire, la care fu delegat din partea României și d. de la Richerie, comandantul staționarului francez, căci bastimentul nu fusese construit conform stipulațiunilor contractului, bastimentul fu armat și i se încredință comanda Căpitanului *Carale*.

Primul voiaj se făcu către Giurgiu pentru a se pune la dispoziția Principelui Frederich, fratele M. S., dar fu abordat 5 mile, la vale de Cerna-Vodă, în dreptul Seimenilor, de către vaporul *Seceny* al Companiei D. D. S. G. la tribord din sus de roată, și scufundat.

Abordajul fu judecat de o comisiune de arbitri primită de ambele părți (guvernul român și Compania Dunăreană) compusă din comandanții staționarelor francez, englez și austriac. Această comisiune găsi manevra vasului românesc greșită și guvernul român fu osândit a plăti și reparația vasului *Seceny*, în valoare de 10.000



Inceputurile Arsenalului Marinei din Galați lei. Această sumă fu însă dăruită (sic) de către Societatea Dunăreană corpului Flotilei și dela 1874 se află la Casa Dotației Oastei, care trimite venituri Flotilei.

„Ștefan cel Mare" fu scos prin ingrijirea Companiei Dunărene, condus la Severin, unde i s'a demontat mașina și tras pe cală, spre a i se repara stricăciunea dela tribord.

In 1868, Martie, vasul fu dus la Pesta, spre a se repara în atelierele Companiei Dunărene din Vechea-Budă (Alt-Offen), sub direcția locotenentului *N. Demetrescu-Maican.*

El fu adus în țară în luna lui August.

După această nereușită a progresului Flotilei, corpul fu redus, atât în numărul ofițerilor, cât și al oamenilor.

Reședința corpului fu mutată la Galați, unde ocupă clădirile vechii carantine (Bădălan).

Dela 1 Iulie 1868, în ceeace voi arăta, va fi tot ce poate fi mai exact, de vreme ce am fost martor ocular.

Detașamentele dela Calafat, Giurgiu și Ismail retrăgându-se, corpul rămase cu bastimentul: *„Ștefan cel Mare"* (stricat), *„România"*, patru șlepuri de fier, două de lemn, și trei bărci. Maiorul Murguleț, retrăgându-se, *Maiorul Boteanu* din statul Major se numi comandantul Flotilei; acesta din urmă neprimind, după o lună Maiorul *Barbieri* se numeşte comandantul Flotilei. Flota se administra ca o singură companie, ce gestiona pe lângă comisiunea de administrație. Cu ocazia unui voiaj ce Suveranul făcu pe staționarul francez, guvernul de atunci, de sub prezidenția lui Ion Brătianu, voind a da o mai mare desvoltare marinei române, angaje constructor, pe secundul staționarului francez „le Magicien", locotenentul de corabie (căpitanul) *Fougères* cu o soldă de 1700 lei pe lună, — pe timp de patru ani, mai stabilind în contractul încheiat că el va comanda și bastimentul român pe care se va urca Suveranul și va corespunde direct cu Ministerul.

Maiorul Murguletz, fost Comandant al Marinei în 1866.

Fougères era un om bun, avea multă dorință de a servi România pe care el învățase a o iubi dela neuitatul De la Richerie, comandantul staționarului francez, dar etatea înaintată, șicanele ce i se făceau în Minister ,regretele guvernului de a-l fi angajat căci acum vedea că nu este suficient a face o marină numai având instructori, amână lucrurile și ofițerul francez se văzu silit a-și fuma zilnic cele două legendare pipe la picioarele arborelui celui mare, povestindu-mi suvenirile campaniilor sale.

Armat în Octombrie 1868, *„Ștefan cel Mare"* făcu un voiaj dela Giurgiu la Rusciuc; aci avu cilindrul mașinii spart, din cauza incapacității mecanicului, fapt care puse bastimentele în inacțiune până la Mai 1869. Cilindrul fu instalat la casa Makduff la Galați.

In 1868 bastimentul *„România"*, care nu mai putea naviga cu siguranță dela 1866, fu trimis la Pesta, unde primi o reparație radicală la corp și mașină.

Intors la Galați în Martie 1869, i se dete de comandant pe Locotenentul N. Demetrescu.

De atunci încep amărăciunile lui Fougères, pus între nouile producțiuni ale Școalei Navale și ale celei din București și Iași, cheltuind leafa de Ministru ce primea și mulțumindu-se a scrie câte un raport la fiecare săptămână, sub motivele cele mai neînsemnate.

Atacat neîncetat, că nu voia a corespunde cu șeful corpului, că comanda o porțiune din forța publică, acest ofițer se desgustă de noua sa îndatorire și profitând de declarația războiului, se întoarse în Franța, în 1870, înainte de expirarea contractului.

In Ianuarie 1871, Căpitanul Demetrescu luă comanda lui *„Ștefan"*, iar Locotenentul Murgescu pe aceia a *„României"*.

Dela 1867—1870, Flotila avea o singură unitate administrativă: compania de depozit, care considera ca detașamente echipajele bastimentelor.

In anul 1870 s'a admis ca bastimentele să se administreze ca corp aparte. In 1873 guvernul comandă în atelierele dela Seyne, lângă Toulon, ale companiei Forges et Chantiers dela Mediteranée, o canonieră, având forme de cuirasat și o turelă contra gloanțelor. *Căpitanul Murgescu,* fu însărcinat cu primirea și aducerea ei în țară, — turela fu trimisă pe uscat, — i se dete o arboradă ușoară de circumstanță și, după o campanie de 8 luni (Octombrie 73—Aprilie 74) sosi în țară. Echipajul era străin, toți din Midi, conduși de un vechiu căpitan de Messageries, — *Legier* din Arles, care a fost concediat din Constantinopole, luându-se în locul lui un grec. Din Români mai erau locotenentul *Drăghicescu* îndeplinind funcția, de secund și doi marinari: *Costache Ioan* din Bădălan și *Ulcan* (care s'a și înecat voind a intra la bord în timpul unei furtuni, la Constantinopole). Ajunsă în țară ,s'a găsit că „turela era mai mult vătămătoare decât folositoare pentrucă nu proteja nici contra gloanțelor" zice istoricul oficial, ceeace era departe de adevăr, și că manevrarea turelei este grea și anevoioasă. Această canonieră se boteză la Giurgiu în Maiu 1874, în prezența M. S. și a fratelui M. S., Leopold, Prinz de Hohenzollern Sigmaringen.

Intre 1870—1874 Suveranii făcură mai multe voiaje pe Dunăre. In 1872 *„Ștefan cel Mare"* făcu două voiaje până la Baziaș, iar în 1873, conduse pe M. S. Doamna, până la Pesta. Aci Colonia Română dete mai multe mese ofițerilor, care apoi merseră pe uscat, spre a vizita expoziția dela Viena. Maiorul Barbieri, amărît de intrigile și plictiselile care-l asaltau de toate părțile, se retrase pe ziua de 1 Ian. 1874 și Maiorul N. Demetrescu—Maican — fu numit comandantul flotei care avea un efectiv de 240 oameni. Acest ofițer, căruia i-a plăcut întotdeauna a concentra toată puterea administrativă în mâinile sale, numit șeful flotilei, găsi că administrația autonomă, în partea bastimentelor, · era defectuoasă şi o concentră în mâinile sale, conducând-o personal, şi asistat, de formă, de o comisiune de administraţie sub preşedinţia sa. In August 1874, s'a comandat în Englitera şalupa cu motor *„Rândunica"* destinată a servi pentru atacul cu torpile. Această şalupă, după ce a făcut mari servicii în timp de pace, le continuă şi'n război luând parte la atacul monitorului *„Duba-Seifi"*, în noaptea de 14 Mai, cu celelalte şalupe ruseşti sub numele de *„Czarevici"* şi despre care se va vorbi.

In 1875 corpul fu pus sub comanda Maiorului Murgescu de curând înaintat.

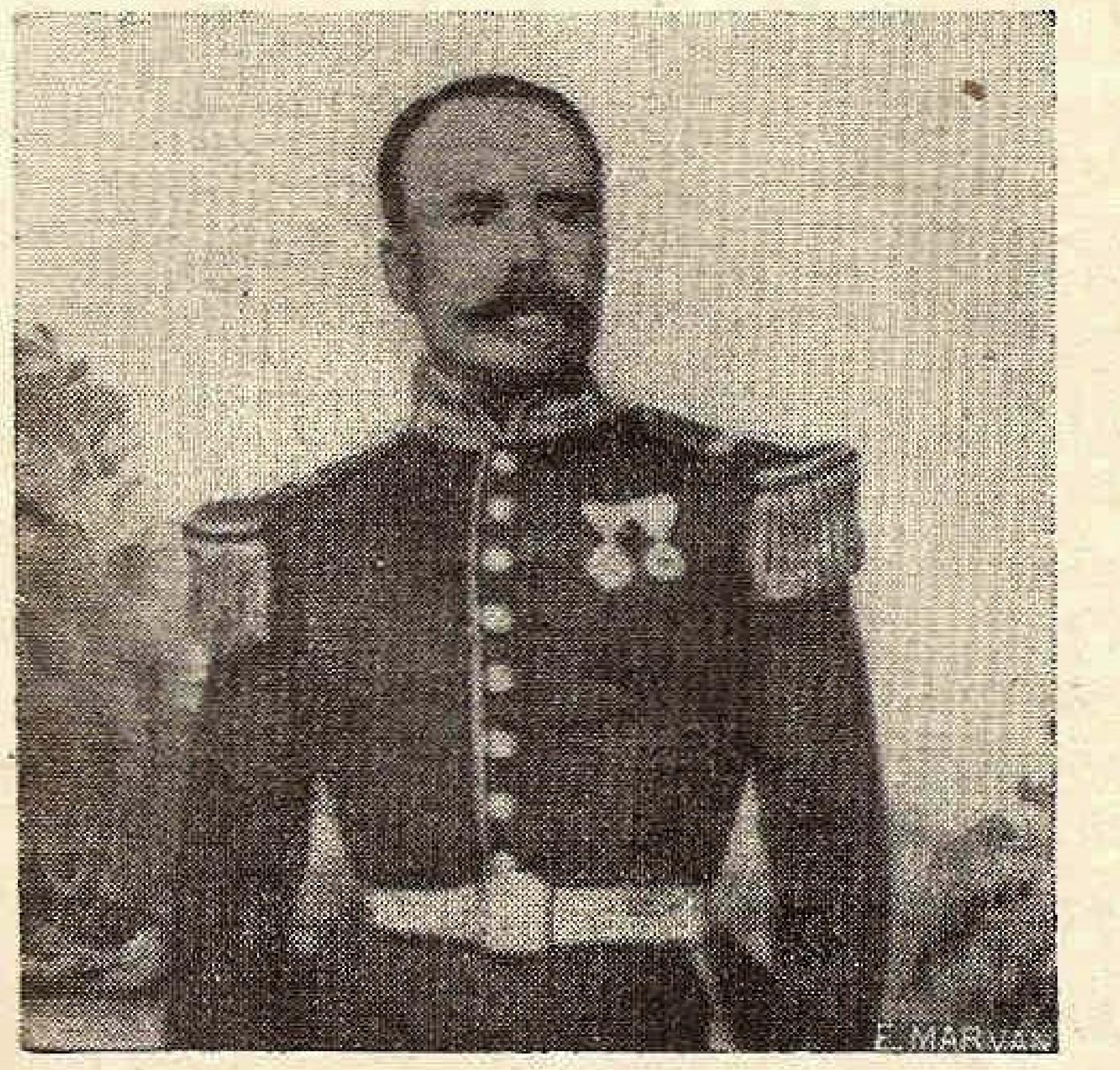
Inceputǎ la 1875 se termină în 1876, la Galaţi, la Bădălan, o cală de construcţiuni, care însă din cauza poziţiunii rău aleasă nu dete rezultatele la care lumea se aştepta. In acelaş an atelierul Flotilei, care începuse a lua o mai mare desvoltare, puse în lucru şalupa *„Lebăda"*.

RĂZBOIUL INDEPENDENŢII.

In Aprilie 1877 Maiorul N. Demetrescu-Maican — fu din nou numit comandantul Flotilei.

Cu câteva zile înaintea începerii războiului din 1877, Sub-locotenentul *Ponici*, cu o barcă cu patru oameni fu trimes la gura Siretului pentru a observa ca vadul dela Barboşi să nu fie atacat de răufăcători.

Când eclerorii generalului Scobeleff apărură în curtea Bădălanului în Aprilie 1877, Flotila era gata a apărea şi cele trei bastimente (*„Rândunica"* era la Giurgiu) *„Ştefan cel Mare"*, *„România"* şi *„Fulgerul"* cu cele patru şlepuri şi câteva bărci, se'ndreptară la vale.



Maiorul Barbieri, fost comandant al marinei în anul 1867

In dreptul grădiniţii lui Antochi, Flotila română întâlni o flotilă turcească compusă dintr'un monitor cu turele şi două baterii cuirasate.

Turcii crezând că Flotila română mergea să se pună sub adăpostul dela Tulcea, ofiţerii schimbară salutul cu batistele. Peste o jumătate de oră Flotila era la adăpost în Prut. Este incontestabil că dacă Turcii ar fi ştiut, nici unul din bastimente n'ar fi scăpat şi oamenii ar fi fost masacraţi sau prizonieri ; în atât vasele româneşti erau inferioare în raport cu ale Turcilor.

Dar totul se fini cu mare ordine.

Amiralul turc sosi la Galaţi, primi vizita unui ofiţer de marină care-l asigură de devotamentul Românilor.. Amiralul îi răspunse că ştie bine că aceia ce-i spune este o minciună a guvernului său.

Aşezată în Prut ceva mai la vale de Ghiurghiuleşti, pe lângă gropile de nisip, Flotila asista la trecerea armatei ruse pe podul aşezat pe şoseaua Renilor.

BENZINA CU ETHYL ALBASTRA
MARCA ÎNREGISTRATĂ
MARCA SUBSTANŢEI ANTI-DETONANTE ETHYL GASOLINE CORPORATION

Cu BENZINA ALBASTRĂ Ethyl UNIREA

- ● Pornirea se face mai repede
- ● Pantele se urcă mai uşor
- ● Uzajul este foarte redus
- ● Şocurile exploziei sunt mai puţine
- ● Se obţin mai mulţi kilometri pentru un litru de benzină

Puţin în urmă echipajele părăsiră bastimentele şi se întoarseră la Galaţi pe aceiaş şosea.

La începutul războiului Flotila avea 14 ofiţeri şi 240 soldaţi, afară de aceia cari, după chemarea rezervelor se grămădeau continuu.

Neînsemnătatea Flotilei făcu a nu se ţine cont de ea în combinaţiile războiului : vasele fură abandonate Ruşilor în oare care condiţiuni, echipajele se uniră servanţilor regimentului IV de Artilerie şi Geniu, ofiţerii fură parte ataşaţi Arsenalului Armatei, Pirotechniei, parte trimişi la pompieri ; alţii rămaseră la depozit şi Maiorul Murgescu se ataşă la un corp de armată rusă.

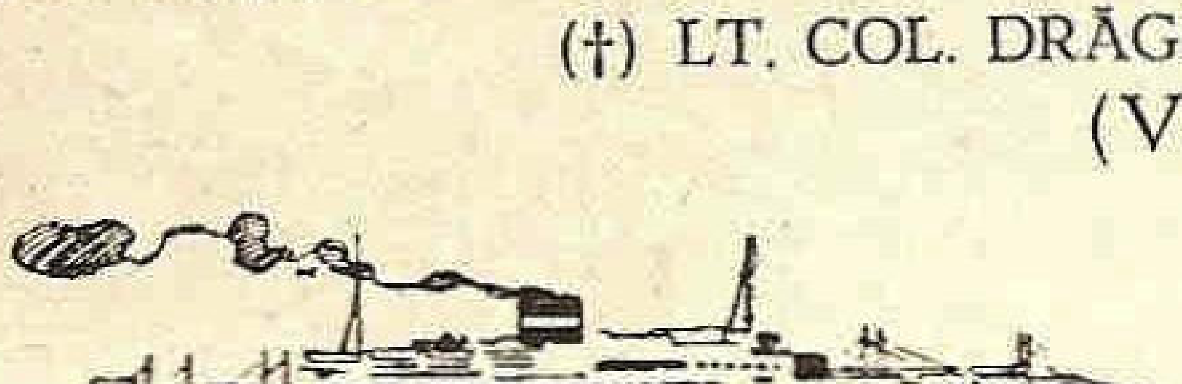
In acel timp, pe măsură ce armata rusă înainta, armata română se retrăgea. Ruşii puseră la dispoziţia Românilor un parc de asediu cu 16 tunuri de bronz şi 12 mortiere de 15 c. m.

Ministerul hotărî a instala acest parc la Calafat şi a-l arma cu ofiţerii flotilei, la care se mai adăugară ofiţerii de artilerie de linie, de aceia teritorială.

Aceste tunuri armară vechile baterii construite în Calafat de Maiorul de artilerie *Popescu*, alte baterii noi, se mai aduseră din tunurile pompierilor de 12 cm. G. de bronz franceze, şi instituţiunea luă numele de *bateriile de coastă* şi fu pusă sub comanda imediată a artileriei I-iului Corp, *Colonelul Dunca*.

(†) LT. COL. DRĂGHICESCU

(Va urma)



Ghidul Dunării și al Mării Negre

de Cpt. VOINESCU

In primul număr al Revistei, în articolul program scris de răposatul Jean Bart (Comandor Eugeniu Botez), se spune între altele, că Liga Navală va tipări un „Ghid al Dunării și Mării Negre".

Cum această lucrare e destul de greu de întocmit și totuși de o importanță capitală pentru desvoltarea sporturilor nautice și cunoașterea țărmurilor noastre, ne propunem ca, în paginele revistei, să schițăm începutul acestui ghid, rămânând ca toți aceia care vor străbate aceste drumuri, sau care se vor ocupa mai îndeaproape cu acest lucru, să ne trimeată observațiile și completările lor, ca, pe urmă, coordonânn munca tuturor, să dăm la lumina zilei un ghid, dacă nu perfect, cel puțin asemănător cu ghidurile publicate în alte țări.

Călăuza principală în această grea lucrare, ne va fi cartea: „Dunărea și coastele Mării Negre" de *Colonel Drăghicescu,* carte epuizată acum, munca de o viață întreagă a unuia dintre ofițerii distinși ce i-a avut Marina noastră. Ca o pioasă amintire pentru munca acestui mare om, vom începe lucrarea noastră cu un crâmpei din notele uitate de *Jean Bart* în filele unuia din aceste volume.

„Nu există oraș, nu există sat pe malurile Dunării care să nu aibă istoricul său, legende, tradiții, ruine, mărturii ale unui trecut îndepărtat.

„Un imens și prețios material istoric s'ar putea strânge studiind fiecare punct în parte de pe Dunăre.

„O lucrare de profundă erudiție în acest fel s'a întocmit pe la 1893 de către regretatul ofițer de marină Colonel Drăghicescu.

„Un erudit care a trăit neînțeles de timpul său. El a murit la Sulina, necunoscut și neapreciat, fără să poată transmite posterității întreaga-i lucrare monumentală ce-i frământase mintea.

„Nu ne-a rămas tipărită decât o parte: *„Colecția de note asupra Dunării și coastelor Mării"*.

„Te uimește bogata bibliografie pe care o găsești în această carte, astăzi foarte rară căci este epuizată.

„Acest material istoric asupra Dunării, adunat de Colonelul Drăghicescu este de mare preț, căci scutește de o muncă migăloasă pe ori și cine s'ar încerca azi să scrie ceva despre Dunăre.

„In interesul științei românești, cu piosul respect pentru munca titanică depusă de acest modest...".

Aici se termină notele lui Jean Bart; și noi luând ca exemplu munca titanică a colonelului Drăghicescu și elanul nesfârșit al marinarului Jean Bart, să pornim, în respectul celor ce-au fost și-au muncit la închegarea visului lor de marinari: „cunoașterea țărmurilor țării noastre și desvoltarea dragostei de apă".

DUNĂREA.

E drumul civilizației și al Industriei; străbate Europa dela Apus la Răsărit; al 2-lea, ca mărime, după Volga, primul însă prin rolul ce l-a jucat în istoria Europei.

Purtând pe valurile sale chiar și pe vechii Egipteni, bătrâna Dunăre asistă la depănarea firului istoriei, văzând pe malurile ei pe Fenicieni, Greci și pe Romanii care pentru un moment o *„consideră"* ca *limes romanus, limes imperii,* adică sfârșitul domniei lor.

Văzu apoi urmându-i malurile și pustiind totul în calea lor, pe Huni și pe Avari, cărora, la răstimpuri, le urmară Slavii, Maghiarii și Turcii; duse pe valurile ei pe Cruciați în lupta lor pentru izgonirea Musulmanilor. In puține cuvinte, putem spune că „Istoria Dunării" se confundă cu istoria militară a Europei.

Darius, Traian, Atila, Carol cel Mare, Matias Corvin, Carol al V-lea, Gustav Adolf, Soliman, Sobieski, Napoleon cel Mare, Mircea, Mihai-Viteazul, Vlad Țepeș, Ștefan cel Mare, Regele Carol I, Regele Ferdinand cel Mare, toți au sângerat valurile ei, dând bătălii de cari depindea soarta țării lor.

Să nădăjduim că și de aci înainte Dunărea, pe lângă menirea ei firească pe care natura i-a hărăzit-o, va continua vecinic de a forma colanul faptelor mărețe întru apărarea patriei noastre.

Egiptenii în negura vremurilor îndepărtate (secolul XXXVI-lea în. de Chr.) pe timpul regelui Sesostris, așezară colonii pe țărmurile ei, dându-i numele de Istru, nume ce-l conservă și în timpul expedițiunei Argonauților (1263 în. de Chr.).

Fenicienii „principii mării și ai pământului" îi cunoscură gurile și fondară colonii pe țărmurile ei, numind-o Phison (1000 în. de Chr.).

Scriitorul Hesiod (900 în. de Chr.) o prezintă sub același nume în vestitul său poem „Nașterea Zeilor". Aci făcând genealogia zeiței Tetis spune că „Tetis făcu lui Ocean pe Istros cu undele sale frumoase".

Acelaș nume de Istros îl păstrează și pe timpul expediției lui Cyrus — fondatorul imperiului persan — în Europa, pe tărâmurile ei și în anul 560 în. de Chr.

Sophocle, marele tragedian grec scria către anul 495 în. de Chr. „Apa Istrului e espiatoare" adică curățitoare de păcate.

Herodot, supranumit „Părintele Istoriei", care i-a cunoscut gurile, spune în scrierile sale că „țărmurile erau locuite și Istros e cel mai mare fluviu ce se cunoaște".

Dunărea la antici, era o lume întreagă de bogăție, de aventuri de vitejie, de amor și poezie.

Vestea și cinstea lui *Istros* mergea departe până în Asia. Când Regii Persiei se suiau pe tron, li se aduceau și se depunea în visteria lor, vase pline cu apă din Nil și din Istros, semnele majestății și autoputerniciei.

Țărmurile ei erau considerate ca patria zeului Marte, zeul războiului și al vitejiei.

Oracolul din Delphi, o numea „coborâtoarea din Jupiter".

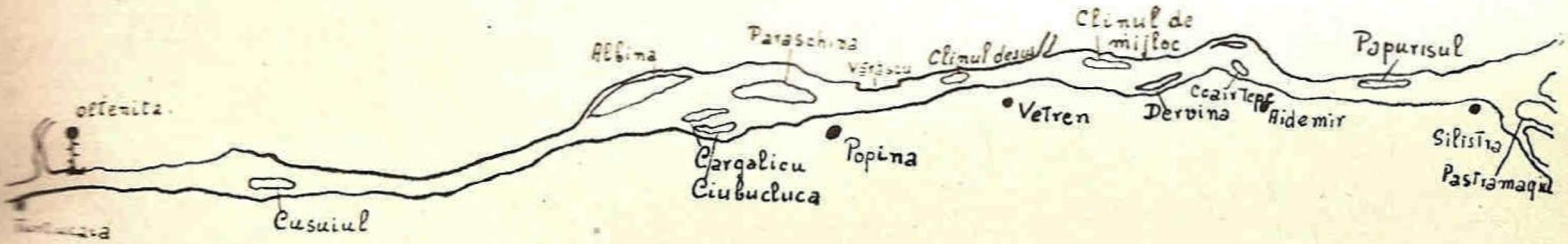
Poetul grec, Opian, vedea puterea divinității chiar în desghețul său, iar jurământul pe valurile Dunării era ceva înfricoșetor, pe care chiar zeii îl rosteau cu frică. Jurământ ce ne-a fost transmis nouă sub forma blestemului *„Bată-te Dunărea!"*.

Romanii latinizară numele grecesc făcându-l *Ister* și-l conservară în vorba și scrierile lor, ori de câte ori voiau a înțelege, prin el, Dunărea de jos.

Mai târziu, ridicându-se pe malurile sale în spre Apus numiră partea aceasta, Dunărea de sus, Danubius, nume găsit pe piatra dela Donaueschingen, piatră ce datează din anul 201 d. Chr.

Asupra originii cuvântului Danubius părerile sunt împărțite: după unii e de origină scitică, după alții, galoromană.

Azi noi o numim *Dunărea,* francezii *Danube;* Italienii *Danubio,* Germanii *Donau,* Slavii *Dunai, Dung,*



Dunărea între Oltenița și Silistra

Dunetz; Ungurii *Duna*, Turcii *Tuna* și Engleji *Danube*.

Fluviul Dunărea, drumul de rondă al României, isvorăște din munții *Pădurea Neagră* din Germania de Sud.

Din muntele *Driberg*, la 1000 m. alt., isvorăște pârâul *Brigach* iar la o alt. de 1125 m. pârâul *Brege*; ele curg liniștit spre vale spre a se uni la Donaueschingen, lângă castelul Fürstenberg.

In parcul acestui castel, la cele două pâraie, își adaogă apa un isvor, formând pârâul ce ia numele de Dunăre.

Primind și de o parte și de alta afluenți care câte odată o întrec, chiar, în debit, își croește drumul spre Răsărit, Dunărea, fluviul pe care, fără lipsă de modestie, îl putem numi al nostru.

Parcursul total al Dunării, de la isvoare la vărsarea în Marea Neagră, este de 2860 km. dintre care 2687 km. navigabili.

După ce străbate Germania de Sud, trece în Austria ca apoi să formeze frontiera între Austria și Cehoslovacia, brăzdează câmpia Ungariei, străbate o parte din Jugoslavia, formează granița cu Jugoslavia și România, apoi cu Bulgaria ca apoi să curgă până la vărsarea în mare numai pe pământul nostru.

Vom începe lucrarea noastră dela Oltenița spre a putea termina cât mai repede descrierea itinerarului dela Oltenița — la Sulina — Sf. Gheorghe — Constanța pentrucă probabil această porțiune va fi poate, cea mai mult umblată în anul acesta.

Oltenița (17,64 m. înălțime deasupra nivelului mării).

Oraș pe malul stâng al Dunării, așezat la vărsarea râului Argeș.

In vechime, mai la nord de poziția actuală a orașului, prin apropierea înălțimilor ce se văd la 2—3 km. de oraș spre Nord, pe timpul Dacilor se ridică măreață, cetatea *Daphnis*. Dunărea și-a schimbat aci cursul spre sud, lucru ce ușor îl putem deduce din distanța ce separă acum orașul de țărmul Dunării.

Numele cetății aparține sau religiei păgâne — Daphnis, nymfa iubită de Apolon și schimbată în laur de mama sa, Pământul, spre a nu fi prinsă de el — cea ce ar fi mai natural — sau cuvântului elen *daphne*-laur, din cauza posibilității creșterii altă dată, a acestei plante în localitate.

Câtva timp după apariția creștinismului, o biserică fu ridicată aci prin inițiativa Sfintei Gautia, soția magistrului acestei cetăți.

Constantin cel Mare înfrumusețează acest oraș zidindu-i și o cetate, pentru a asigura trecerea, cetate ce luă numele de Constantiola; se pomnește de această cetate prin anul 320 d. Chr.

După moartea lui Constantin, biserica fu distrusă de barbari, e refăcută apoi și se înființează o episcopie, a 2-a în Dacia.

Hunii distrug cetatea până în temelie dar e rezidită de Justinian care stabilește aci reședința episcopiei Daciei australe.

Asupra celor ce s'au întâmplat pe aceste locuri e un mare gol în istorie; Deabia prin secolul XVIII reapar noui izvoare.

La 1771, Turcii trec Dunărea pe la Oltenița, dar sunt respinși de Ruși, comandați de generalul Suvarov. In 1773 Turcii încearcă din nou, dar și de data acesta sunt respinși de Ruși.

Oltenița fiind punctul cel mai apropiat de București, în drumul Constantinopole—București, era punctul pe unde intrau în țară Domnii cari veneau dela Constantinopol spre a se urca pe tron.

In 1855 Rușii sunt bătuți de Turci aci, iar în 1877 fiind predată trupelor rusești, este bombardată de către Turci.

In războiul întregirii neamului a asistat neputincioasă la bătălia dela Turtucaia.

Actualul oraș așa cum îl vedem noi azi a fost fondat în anul 1853.

In fața portului Oltenița, Dunărea curge aproape exact dela apus spre răsărit, iar lățimea ei este 720-850 m. cu o adâncime de 10,85 m.

Părăsind portul, Dunărea începe să-și lărgească albia ca apoi la km. 425 să fie despărțită în 2 canale de ostrovul Cusuiul, canalul navigabil e pe malul stâng, celălalt fiind navigabil numai pentru nave cu pescaj mic.

Acest canal și ostrovul *Cusuiul* au jucat un rol însemnat în bătălia dela Turtucaia; bateriile marinei din acest ostrov, vedetele 6 și 2, prin locul lor, distrugând cuiburile de mitralieră, de pe valea Cusuiului, au permis retragerea unei părți din trupele ce se aflau pe malul drept; aici au murit, moarte de eroi, căpitanul *Dumitrescu C-tin* comandantul vedetei 6 și sub.-Lt. *Ghiculescu I.*, secundul aceleiași vedete, iar monitorul Kogălniceanu pierde pe comandantul secund, Locot.-Comandor *Stihi Eugeniu*.

Voi, toți acei ce veți luneca pe luciul acestor ape, descoperiți-vă în semn de pioasă amintire pentru toți aceia cari aci și-au vărsat sângele lor pentru înfăptuirea idealului nostru național.

Dela coada Cusuiului, țărmul drept își menține aceleași înălțimi încoronate de pădurile Krusumlii Iana Coru și Diuz Orman iar țărmul stâng se acopere cu zăvoiul ce împiedică vederea regiunii, mlăștinoase a lacurilor Bivolița, Tindechea, Râiosul, Gulmenul, etc. Albia se îngustează până apare pe dreapta valea Iuk Deresi; de aici albia se lărgește și pe stânga, ascunsă în zăvoi, trecem ostrovul *Albina* iar pe dreapta ostrovul *Cargalicu* și *Ciubucluca*, ca apoi ostrovul *Paraschiva* s'o împartă iar în două. Lăsăm ostrovul Paraschiva la stânga și pe dreapta ne apare satul *Popina* așezat în câmpie; dealurile s'au depărtat aci ca să se apropie din nou în fața ostrovului *Clinul de Sus, (Razvan)*.

Pe stânga am lăsat mai sus, ostrovul *Vărăscu*. Sus pe deal apare satul *Vetren*, ca apoi, puțin mai la vale.

Problema ieşirii la mare

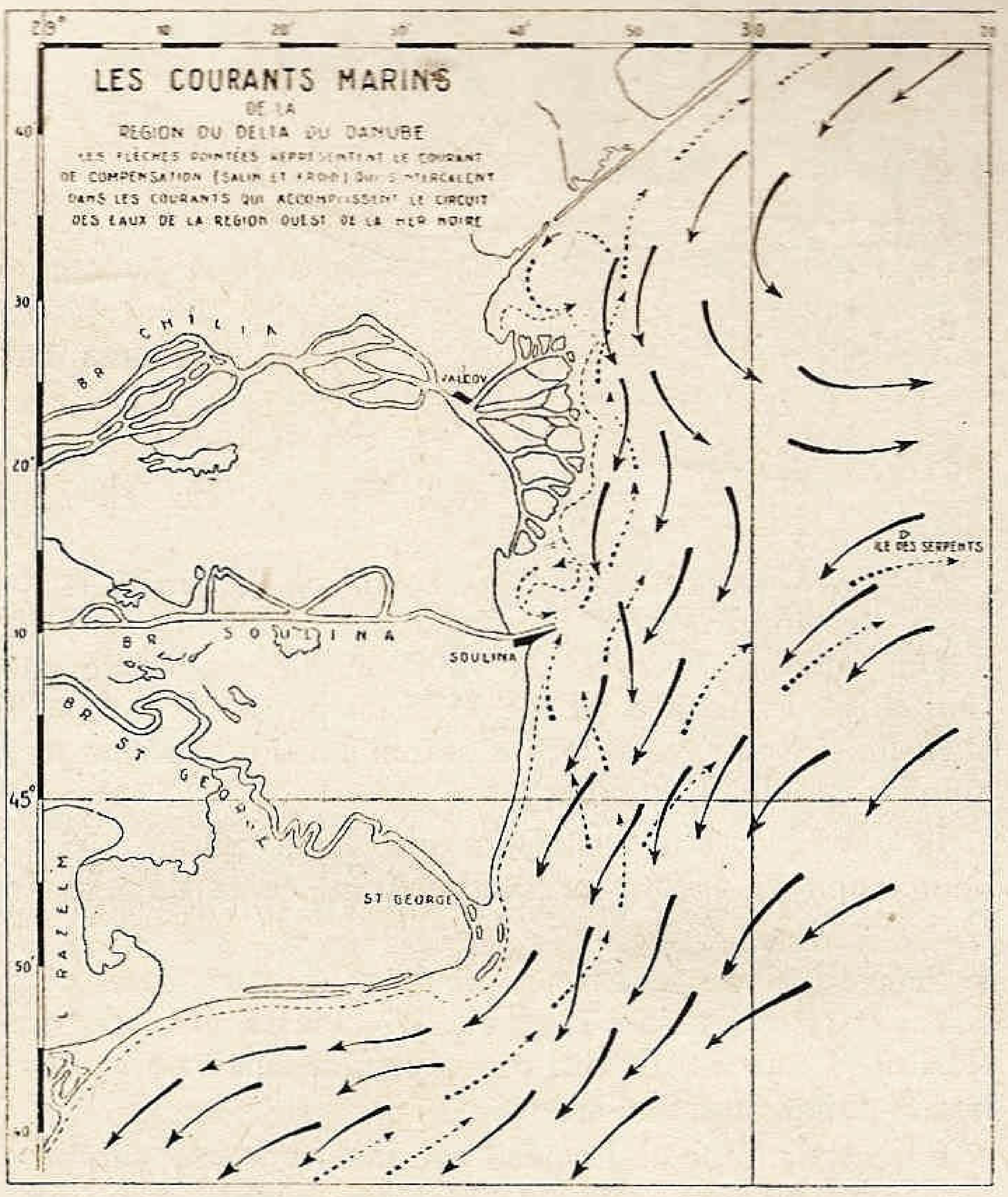
de RADU CIOCARDEL

Actualmente accesul în Dunăre se face prin braţul Sulina, a cărui navigabilitate e întreţinută de Comisiunea Europeană a Dunării. Aceasta s'a văzut nevoită încă de acum câţiva ani, din cauza împotmolirii rapide a Sulinei, să găsească o soluţiune aşa zisei probleme a „ieşirii la mare". Pentru aceasta s'au consultat mai multe proecte.

Primul proect (Inginer Ward) prevede devierea canalului Sulinei la Sud de actuala gură cu 14 km. Cel de al doilea este al inginerului Vardala, care e aproape identic cu planul ing. Ward. Cel de al treilea este proectul ing. Greceanu, care e un plan combinat; prevede devierea canalului Sulina cu 7 km. la Sud de actuala gură, în care timp — adică în 20—30 de ani — cu veniturile acestui canal care, spune d-sa, nu va necesita nici un fel de cheltueli de întreţinere, se va putea amenaja braţul Sf. Gheorghe. Cel de al patrulea proect este amenajarea braţului Sf. Gheorghe cu tăierea meandrelor şi cu construcţia unor diguri în mare, şi în fine, al cincilea, construirea canalului Cerna Vodă—Constanţa.

In toate aceste soluţiuni nu s'a ţinut cont decât de un singur curent, — curentul N-S, — care ar fi singurul agent ce influenţează asupra evoluţiei deltei Dunării. Or, în urma studiilor ce am întreprins în Marea Neagră, între anii 1932-1937, am ajuns la următoarele concluziuni:

In regiunea Deltei Dunării sunt doi curenţi, diferiţi ca direcţie, temperatură şi salinitate. Primul curent are direcţia N-S şi conturează coasta cu excepţiunea doar a câtorva puncte din regiunea gurilor Dunării. Culoarea apelor e verde-gălbue din cauza aluviunilor aduse de apele fluviale. Densitatea lor în regiunea Deltei e de 1,003—1,004 (aproape ape dulci), iar mai la Sud în dreptul Constanţei e ceva mai mare 1,005—1,008. Temperatura e variabilă cu anotimpul. Viteza e de 0,5—0,7 mile pe oră. Cel de al doilea curent are direcţia S-N. In dreptul braţului Sf. Gheorghe acest curent se împarte în două: o parte merge dealungul gurilor Dunării şi Basarabiei, pătrunzând până în baia Odesei, iar cealaltă parte se îndreaptă spre Insula Şerpilor. Apele acestui curent sunt mai saline, având o densitate cuprinsă între 1,011—1,013, iar culoarea lor e verde-albastră. Temperatura e scăzută, 7—9°, rar se urcă până la 12°; excepţie fac apele superficiale ale curentului, care variază cu anotimpul. Viteza e de 0,6—0,8 mile pe oră.


LES COURANTS MARINS
DE LA
RÉGION DU DELTA DU DANUBE
LES FLÈCHES POINTÉES REPRÉSENTENT LE COURANT DE COMPENSATION (SALIN ET FROID) QUI S'INTERCALENT DANS LES COURANTS QUI ACCOMPLISSENT LE CIRCUIT DES EAUX DE LA RÉGION OUEST DE LA MER NOIRE
BR CHILIA
VALCOV
BR SOULINA
SOULINA
BR ST GEORGE
ST GEORGE
RAZELM
I. DES SERPENTS
29°
30
45°

Cu aceste cunoştinţe noi asupra agenţilor maritimi ce activează în regiunea Deltei Dunării, constatăm că massa aluvionară dela gura Sulinii nu se datoreşte numai activităţii acestui braţ, ci, în cea mai mare parte, curentului S-N. Datorită acestui curent depunerile au început să se facă sub digul sudic imediat ce acesta a fost construit. La contactul cu apele fluviale, apele curentului precipită o mare parte din aluviuni chiar la gură, din care cauză canalul navigabil a fost deviat continuu spre Nord, fapt ce poate fi constatat şi din hărţile ridicate în fiecare an de Comisia Europeană a Dunării. Massa aluvionară crescând mereu dela Sud la Nord şi canalul fiind mereu deviat, se hotărăşte în 1924 tăierea bancului din faţa gurii. In urma nouilor lucrări, se observă că depunerile se fac cu o viteză crescândă sub digul de Sud, în timp ce bancul rămas la Nord, nu creşte decât foarte puţin la Vest, unde acţionează curentul circular al băii Sulina. Din cele expuse, se vede clar că massa aluvionară dela gura Sulinei se datoreşte curentului S-N., a cărui existenţă a fost neglijată crezându-se că majoritatea aluviunilor provin dela braţul vecin Stari-Stambul. Aşa dar, dacă în 1856 s'ar fi făcut un studiu curentometric, s'ar fi evitat construirea digurilor cari au favorizat depunerile, şi adâncimea canalului navigabil se putea menţine uşor prin simple dragaje, fapt ce se confirmă şi prin aceea că, înainte de amenajarea braţului Sulina, adâncimile se menţineau constante.

Ţinând cont de agenţii maritimi ce activează la Sudul Sulinei se poate uşor vedea că primele trei soluţiuni sunt

---

să vedem ostrovul *Clinul de mijloc*. Ţărmul stâng începe să fie descoperit iar pe timpul inundaţiilor, când apa Dunării se revarsă, pare o mare nesfârşită. Pe dreapta dealurile fug repede de ţărm formând un ciaun în fundul căruia se află lacul *Srebarna*, ca apoi să se apropie din nou cu movila *Tufăriş* în faţa ostrovului *Dervina*. Ţinem mai aproape de acest ostrov, mai ales când sunt apele mari şi nu se vede malul stâng.

Aci Dunărea îşi abate cursul puţin spre NE ca apoi să facă un cot mai pronunţat spre SE. Ambele ţărmuri sunt joase iar pe ţărmul stâng apar pădurile *Strâmbu-Pârlitu, Ostrovul,* şi *Cheiana*; pe dreapta când apele sunt mici sau normale vedem ostrovul alb, ostrovul *Ceair Tepe*. Ne apropiem mai mult de malul stâng să fim mai siguri şi după cotul dela k. 383 apare *Silistra* pe dreapta iar pe stânga, insula *Păpurişu*. Dealurile de pe malul drept se apropie ameninţătoare de fluviu şi gâtuie albia Dunării între oraşul *Silistra* şi pădurea *Chiciu*.

Căpitan *VOINESCU*

numai pentru o perioadă scurtă de ani, deoarece în toate se prevede construirea de diguri în mare, fapt ce va aduce împotmolirea rapidă a eventualelor guri ce s'ar deschide la Sudul celei actuale.

In amenajarea brațului Sf. Gheorghe este prevăzută de asemenea construirea unor diguri în mare. Or, asupra depunerilor dela Sudul deltei, spre deosebire de celelalte regiuni, nu acționează decât curentul N-S. Acest curent picând perpendicular pe massa de ape fluviale a brațului Sf. Gheorghe, forțează depunerile să se facă la Sudul gurii, din care cauză a luat naștere insula Sakalin. Această insulă e începutul unui mare cordon litoral ce are tendința de a închide marea dela Sf. Gheorghe până spre capul Midia. Ținând seama că tendința de creștere a barei din fața acestui braț e foarte slabă și că adâncimile sunt mai mari decât în fața celorlalte guri, amenajarea nouii ieșiri la mare prin Sf. Gheorghe se prezintă ca foarte favorabilă. Singura condiție este să nu se facă diguri în mare, gura trebuind să fie lăsată sub acțiunea de degajare a curentului N-S; contrar se va înregistra un fenomen asemănător celui dela Sulina, însă în direcție inversă. Amenajarea acestui braț necesită însă cheltueli enorme și acesta e motivul pentru care proectul de amenajare a canalului Sf. Gheorghe a căzut.

In ceeace privește canalul Cernavodă—Constanța, cheltuielile ar fi fabuloase, față de interesul ce ar prezenta și veniturile ce le-ar putea aduce.

Iată în rezumat cum se prezintă această problemă de interes național, economic și politic. Recent, Comisiunea Europeană a Dunării a hotărât, într'o ședință ce a avut loc la Paris, ca să se construiască canalul de derivație al Sulinii după planurile Ward și Vardala. Această soluțiune e dinainte condamnată, și canalul nu va putea avea o viață mai lungă de 20—30 de ani.

Soluțiunile pe care eu le cred bune sunt două:

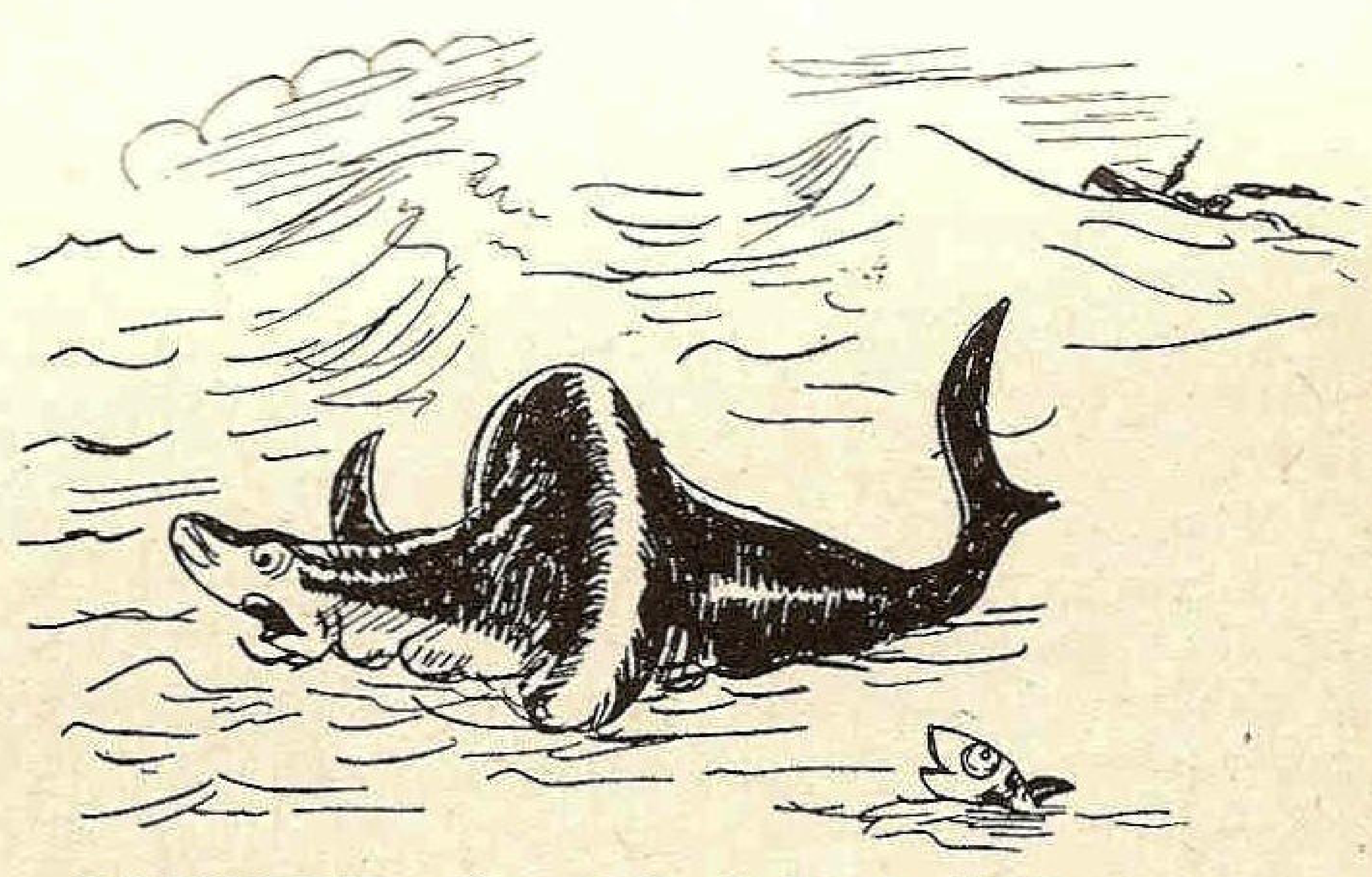
Prima soluțiune e amenajarea brațului Sf. Gheorghe, fără construirea digurilor în mare. M'aș opri la această soluțiunie dacă aș fi studiat problema ieșirii la mare numai din punct de vedere geologic și hidrografic. Această problemă însă dacă o studiem și din punct de vedere economic, strategic, politic, și mai ținând seama și de faptul că Dunărea nu e o cale de navigație perfectă, întrucât aproape 3 luni pe an navigația pe acest fluviu e suspendată, din cauza înghețurilor, ajungem la o altă soluțiune, și anume:

Construirea unui pod peste Dunăre, la Galați, Legarea prin o linie ferată dublă a Brăilei și Galațului cu Constanța prin via Măcin—Babadag. Amenajarea sumară a brațului Sf. Gheorghe fără tăierea meandrelor și fără diguri în mare, adâncimea pentru navigație la guri urmând a fi ținută prin simple dragaje. Construirea unui port de petrol la adăpostul capului Caliacra. Construirea unei conducte între Medgidia și eventualul port ce s'ar construi la capul Caliacra.

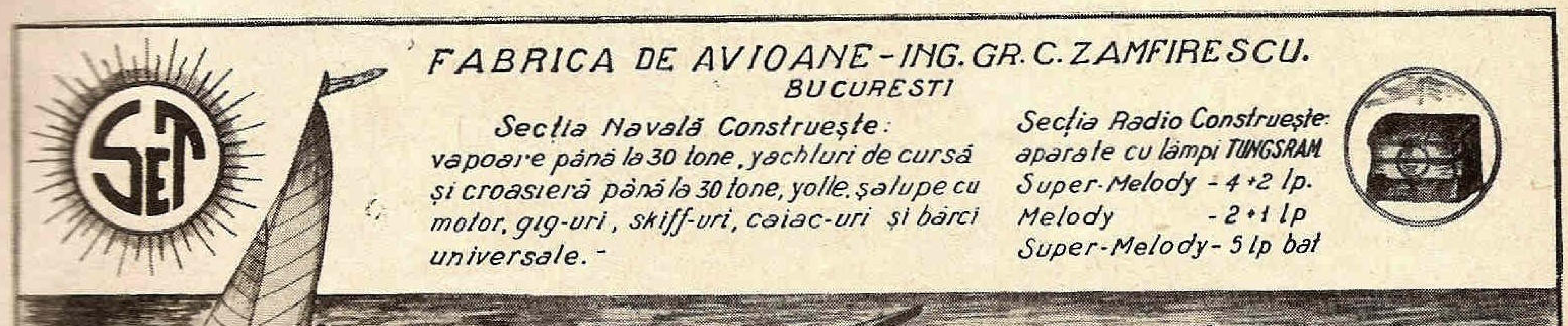
Se poate pune, desigur întrebarea de ce considerente am ținut seama când am expus acest plan. Iată motivele care m'au condus la aceasta: porturile Brăila și Galați fiind porturi de tranzit își vor menține importanța, fiindcă prin ele se vor scurge către Constanța — tot așa cum se scurgeau spre mare — produsele noastre. Asigurăm legătura directă între Polonia și Germania cu marea noastră și Orientul apropiat. Scutim cerealele și cherestea noastră de formidabilele taxe ce le pune Comisiunea Europeană a Dunării, permițându-ne astfel să concurăm piața străină. Asigurăm desfacerea continuă a produselor noastre, adică și iarna, când Dunărea nu e navigabilă. Asigurăm prin Sf. Gheorghe comunicațiile cu marea a vaselor de tonaj mjlociu fără cheltuială mare. Asigurăm apărarea Dobrogei, iar prin construirea unui port la capul Caliacra — al cărui cost ar fi neînsemnat, pentru că această regiune e ea însăși un port natural — s'ar asigura: desfacerea rapidă a produselor noastre petrolifere, degajarea Constanței, venituri importante industriei noastre de petrol, și scutirea vapoarelor de pericolele ce le prezintă navigațiunea în timpul iernii dealungul litoralului nostru.

Iată cum văd soluțiunea așa zisei probleme a „ieșirii la mare".

RADU CIOCÂRDEL



RECHINUL: Ce mă fac? Am înghițit un om cu colac de salvare și nu mai pot intra la fund!



FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCUREȘTI

Secția Navală Construește:
vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă și croasieră până la 30 tone, yolle, șalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri și bărci universale.

Secția Radio Construește:
aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bat

Fabrica: str. Popa Lazăr № 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica №1 Telef. 4.80 28.

DIAVOLUL MARII 4)

După 11 zile, *Seeadler* atinge paralelul Gibraltarului. Către miezul zilei, la orizont în prova, apare silueta unui vapor.

„*Inamicul*“ era cargobotul „*Gladys Royal*“ sub pavilion englez, transportând 5000 tone cărbuni dela Cardiff la Buenos-Aires.

Echipajul se pregătește. Se ridică la vergă pavilionul norvegian și semnalul „*vă rugăm să ne dați ora cronometrică*“.

Gladys Royal, fără să bănuiască nimic se apropie.

Pe puntea lui *Seeadler*, răsunară trompetele, salutând ridicarea pavilionului de război german, iar după câteva momente, bubuitura primei lovituri de tun, trasă contra unui inamic.

Englezul schimbă drumul de 90° cu intenția de a fugi, dar alte două lovituri consecutive trase în vecinătatea lui, îl somează să stopeze.

„*Skiperul*“ vine cu o barcă la Seeadler, implorând permisiunea de a continua drumul.

Dar războiul nu cruță, așa că întregul echipaj englez este luat prizonier, împreună cu cantitățile de alimente necesare, apoi *Gladys-Royal* este scufundat cu ajutorul unei încărcături de explozibil, așezată în magazii.

A doua zi au aceiași soartă „*Lundy Island*“, cargobot transportând 4500 tone zahăr dela Madera pentru Anglia, apoi, după câteva zile, velierul francez *Charles Gounod*, unde germanii găsesc o însemnată cantitate de vin.

Seeadler ajunge în acest timp în zona situată între 5° lat. N. și 30° long. westică, pe unde trec toate velierele lăsând alizeul de NE. pentru a intra în zona celui de S. E.

Aici vântul suflă regulat, ceeace face ca timpul să fie întotdeauna frumos, cu cer senin și orizontul clar. In asemenea condiții, din cruceta lui *Seeadler* se poate explora un orizont de 30 Mm.

Victimele nu întârzie : goeleta canadiană *Perce*, unde comandantul era în voiaj... de nuntă cu tânăra lui soție. Apoi un mare vapor englez de pe care germanii, înainte de a-l scufunda, aduc la bord covoare și tapete admirabile, sofale și fotolii de piele, o orgă, un pian Steinway, 2000 lăzi șampanie Cliquot și 500 de coniac Meukow.

Comică este captura lui „*Duplex*“, un mare velier francez, al cărui comandant primind semnalul „*stopați sunt un crucișetor auxiliar german*“, a crezut că este vorba de o „*glumă*“ camaraderească și s'a apropiat ca să ceară vești despre răsboi.

Intrând însă în careu, unde i se oferise un pahar de șampanie, este aproape gata să leșine văzând în perete portretul lui Hindenburg.

Se consolează însă repede după ce întâlnește în „saloanele“ prizonierilor doi colegi, comandanții lui „*Antonin*“ și „*Rochefoucauld*“, pe cari, fiind vecini de ancoraj la Valparaiso, îi sfătuise să nu plece până ce armatorii lor nu le trimit instrucțiuni precise asupra unui drum special, ca să nu cadă pradă crucișetoarelor sau submarinelor germane... așa cum îi trimesese lui... (?!)...

Deosebit de dureroasă pentru v. Luckner este scufundarea lui *Pinmore*, leagănul scump al adolescenței.

In memoriile lui, el descrie cu mult patetism ultima lui vizită pe puntea aceia drăguță, de care îl legau atâtea amintiri și atâtea visuri...

In schimb, o captură importantă este *British Yeoman*, velier încărcat cu alimente și animale vii, unde printre altele găsește un porumbel domestic pe care cu toții la bord îl numesc „porumbelul păcii“ și care va rămâne până la sfârșitul crucierii, împreună cu un drăgălaș iepuraș de casă.

Aceste două animale, se întâlnesc în cușca lui Piperle, cățelușul devotat care îi apără contra lui Schänzchen un alt cățel, mai puțin civilizat însă, având preferințe, deosebite pentru carne de pasăre vie.

Apoi soția comandantului lui *British Yeoman*, formează societate admirabilă cu tânăra „soție“ a comandantului goeletei canadiene.

După opt săptămâni de navigație, după ce scufundase peste 40.000 tone și făcuse 263 prizonieri, v. Luckner se decide să-i debarce pe nava barc franceză *Cambronne* al cărui comandant aflând că nava lui nu va fi scufundată este atât de emoționat, încât nu găsește cuvinte să-și exprime bucuria.

După propunerea ofițerilor lui, Luckner încredințează comanda skipperului Mulen, de pe *Pinmore*, cel mai bătrân și cel mai experimentat dintre toți, spre nemulțumirea francezilor care sunt cei mai numeroși.

Prizonierii primesc leafa integrală în mărci. Apoi echipajele sunt transportate pe rând pe *Cambronne*, despărțindu-se amical de germani, prin salutări și urale făcute din bărcile care îi duceau spre libertate.

Comandanților, v. Luckner le oferă un „păhărel“ de adio după care mânile se strâng cordial, cu promisiunea că, ajunși la uscat, vor face să se audă în lume frumosul și omenescul tratament la care au fost supuși în timpul prizonieratului lor.

Dar *Cambronne*, odată ajuns în port, inamicii vor afla că un velier german cutreeră mările ca, crucișetor auxiliar ; de aceia v. Luckner distruge arboreții și arborii gabieri ai navei franceze așa că, fiind obligați să navige numai cu velele inferioare, nu vor putea ajunge la Rio-de-Janeiro decât în cel puțin 12 zile.

In acest timp, *Seeadler* cu toată velatura va trece în Pacific, făcând astfel să i se piardă urma.

La Falkland, v. Luckner oprește nava, pentru a arunca în mare o cruce de fier în memoria echipajelor escadrei von Spee, care, și-au dat viața în luptă pentru gloria marinei lor, după ce înscrisese în istoria bătăliilor navale, victoria germană dela Coronel.

La capul Horn — „*Cetatea furtunilor*“, — *Seeadler* luptă 28 de zile cu vântul și cu valurile până ce apele Pacificului se deschid în prova, cu alte speranțe, cu alte orizonturi.

In ziua de 26 Aprilie scapă de un crucișetor englez, datorită unui banc de ceață, care le înlesnește fuga.

Prezența lor în Pacific nu era semnalată, când, într'o dimineață, telegrafistul aduce o telegramă în englezește cu următorul cuprins : „*Seeadler* scufundat. O parte din echipaj luat prizonier, se află în drum spre Montevideo“.

Von Luckner își dă seama că telegrama falsă era dată în scopul de a liniști pe armatori și mai ales pentru a micșora cotele de asigurare ale navelor.

„*Dar* — scrie v. Luckner — *am fost mai șmecher decât comandantul englez care transmisese știrea și a doua zi am și semnalat : „SOS, submarin german*“.

„*Imediat in tot Pacificul s'a răspândit știrea că submarinele germane operează în voie așa că asigurările au inceput iarăși să atingă cote impresionante*“.

Seeadler navigă dealungul coastei sud-americane.

Lângă Juan Fernandez intră în legătură prin T. F. S. cu crucișetorul englez *Kent*, urându-și reciproc bun voiaj, apoi lăsând arhipelagul Marchizelor la bd. ajunge în apropierea insulelor Haway, fără să întâlnească nici o navă.

Incrucișând drumurile spre San-Francisco și Australia în aprojerea insulei Noël, capturează 3 veliere americane: *A. B. Iohnson, Stade și Manila,* însă prada e săracă.

Trec apoi săptămâni, fără nici o navă în vedere, cu toate că parcurseseră aproape 3500 mile, în aceiași zonă liniștită. Căldura insuportabilă, lipsa de vânt și de ocupație, apa învechită și proviziile în conserve, descurajează echipajul, amenințat de scorbut.

Deaceia, v. Luckner decide să odihnească oamenii la Mopelia, insulă din arhipelagul Societății.

Insulele Sudului sunt bogate și încântătoare, dar au marele dezavantaj de a nu oferi navelor rade și ancoraje, așa că *Seeadler,* ajuns la Mopelia la 29 Iulie, neputând intra în laguna interioară, fixează o ancoră pe un banc de corali filând câteva chei de lanț și improvizând astfel un ancoraj provizoriu și nesigur.

Germanii găsesc din plin, broaște țestoase, păsări, vânat, pește și fructe, așa că în câteva zile sunt complect refăcuți.

Se începe chiar prepararea proviziilor de rezervă, afumându-se pește, carne de porc mistreț, uscându-se fructe, când într'o dimineață la orizont se observă o încrețitură a mării care înaintează vertiginos spre insulă: este un enorm val de fum, produs probabil de vre'un cutremur submarin îndepărtat și care nu cruță nimic în calea lui.

Se încearcă molarea lanțului și punerea în marș a motorului, dar timpul este prea scurt; catastrofa este inevitabilă: valul ridică pe *Seeadler* ca pe o coaje de nucă și îl isbește de bancul de corali, astfel că în ziua de 2 August 1916 faimosul corsar își termină cariera sfărâmat pe atoli.

Von Luckner însă se adaptează repede situației.

Debarcă echipajul și prizonierii, total o sută cinci oameni, și transportă la uscat materialul folositor.

Pe plaje se „construește" *Seeadlerhof,* adică satul Seeadler, din vele și pânze de rezervă.

Se fac corturi pentru prizonieri și se creiază dealungul plajei „centre" pe naționalități ca *Germantown, Americantown, Frenchtown,* formându-se astfel *Seeadlerpromenade,* foarte frecventată, mai ales seara.

Alte corturi servesc pentru depozite de alimente, de munițiuni, arme, hărți, și instrumente de navigație.

Se improvizează săli de mâncare, o bibliotecă și o stație de radiotelegrafie. Locuințele sunt bogat echipate cu mobile debarcate dela navă.

Seeadlerhof este luminat electric și are un mic spital.

„*Cred* — scrie Luckner — *că mulți milionari ar fi dat o mică avere, ca să poată petrece măcar 15 zile într'un asemenea paradis*".

El, însă, Luckner, vrea să plece cât mai repede. Cu o barcă, scăpată din fericire de naufragiu, el speră să captureze în Pacific o navă mai mare și să-și continue cruciera.

Barca are 6 metri lungime, nu este puntată și cu parapetul numai de 28 centrimetri.

Luckner o complectează cu un catarg, o randă, o contra randă și un floc. După ce o călăfătuește și o curăță, ambarcă o mitralieră, 2 puști și câteva grenade de mână.

Botezată cu numele de *Kronprinzessin Cecillie,* cel mai mic crucișetor al Marinei Imperiale Germane este gata de a lua marea la 23 August.

Conducerea o ia v. Luckner, având ca tovarăși pe căpitanii Kirkeiss și Lüdeman, mecanicul Krause, șeful de echipaj Permien și marinarul Erdman.

Comanda celor ce rămâneau a fost încredințată Căpitanului Kling.

Despărțirea este dureroasă, dar planurile sunt prea frumoase ca să nu fie încercate: vor atinge întâi insulele Cook și dacă nu găsesc nimic vor continua drumul spre Fidji, unde navigația este mai intensă. De fapt, vor înfrunta Pacificul cu o coaje de nucă, dar, vânturile din Septembrie le vor ajuta să facă cel puțin 60 mile pe zi, așa că într'o lună vor ajunge la Fidji, iar în alte 30 următoare, se vor putea întoarce la Mopelia cu o navă capturată.

Proect curajos, dacă nu foarte îndrăzneț.

... Și au plecat, într'o dimineață de August, urmăriți de privirile îngrijorate ale camarazilor rămași să le aștepte întoarcerea.

Dar lunile vor trece, după luni și zadarnic orizontul va fi căutat din zori până seara... corabia cu pânze albe nu se va arăta, fiindcă v. Luckner era sortit să-și înscrie fără ei, alte pagini de suferințe și de bărbăție în aventuroasa lui existență.

„*Cu proviziile noastre* — povestește Luckner — *galeți pentru 2 luni și apă pentru 3 săptămâni, barca era atât de supraîncărcată, încât trebuia să mergem deabușilea când treceam dela prova la pupă! Pâinea era așezată în chesoanele laterale ca și apa, tutunul, aparatele fotografice și câteva albituri.*

„*Aveam patru saltele așa că patru dintre noi puteau să se odihnească în acelaşi timp. Vesela era compusă din 6 farfurii de tablă, 6 perechi de furculițe și cuțite, 6 pahare de tinichea și ibric pentru cafea. Mai aveam la noi 20.000 mărci și câteva rulouri de hârtie higienică.*

„*Ca W. C., aveam... etrava, care în timpul tangajului intra complect sub apă așa că „le chassé d'eau" foarte energic era de cele mai multe ori prematur. Noroc că din cauza regimului sever — galeții, apa și mâncarea — sufeream toți de constipație*".

E ușor de înțeles viața de infern pe care o ducea echipajul lui *Kronprinzessin Cecille*.

După 3 zile, șalupa ajunge la Atiu, prima dintre insulele Cook. Aici Luckner, însoțit de Kirkeiss, se prezintă guvernatorului: „*Mă numesc von Houten și acesta este secundul meu Southart*". Kirkeiss, care vorbește mai bine englezește, continuă: „*Suntem americani de origină olandeză. Acum 2 luni am pariat la clubul olandez din San-Francisco, că plecăm cu o barcă din Honolulu și ne întoarcem după ce vom fi trecut prin arhipelagul Cook și Tahiti. Trebue să oprim în anumite localități și vă rugăm să ne dați un certificat de trecere și provizii proaspete*".

Guvernatorul foarte încrezător, crede că traversarea este cam riscată, dar cum este vorba de un pariu, îi felicită și le dă tot concursul.

Seara, cu certificatul în buzunar și cu proviziile complecte, Luckner pornește spre Atutaki, unde speră să captureze vre-o goeletă care face legătura între insule.

Ajung la 30 August, istoviți de neodihnă. La cheu sunt primiți de guvernator, un fel de Wilson, înalt, uscat, însă cu privirea de inchizator.

Se dau drept norvegieni. „*Wilson*" se îndoește și după câteva întrebări meșteșugit puse, nu mai e nici un dubiu: sunt germani. Dar constatând că are deaface cu 6 oameni hotărîți și înarmați până în dinți, care ar putea să-i dea mult de lucru, socotește că e mai prudent să-i lase în pace. Deaceia *„îi roagă"* să plece din Atutaki, cât mai repede posibil.

Și astfel, încep o traversadă de 13 zile în timpul căreia marinarii noștri trebuiesc să lupte din răsputeri cu furia valurilor, ocupați fiind aproape tot timpul, cu scoaterea apei din barcă.

Timp de 3 zile traversează o zonă plină de bitum, aruncat probabil la suprafața apei de un vulcan submarin în erupție.

Ploaia toarnă cu găleata fără ca să-și poată găsi vreun adăpost.

Când nu plouă, soarele tropical le arde pielea, provocându-le răni îngrozitoare.

Noaptea e frig. Apa de băut lipsește. Incercând să strângă apă de ploaie într'o velă, pânza este atât de mult îmbibată de sare, încât este imposibil de băut.

Inconștient, își ia obiceiul de a-și suge degetele și a-și mușca mâinile pentru a uda cu salivă, gingiile uscate.

Primele semne ale scorbutului se arată ; răni dureroase la încheieturi și mai ales la genunchi, așa că nici în picioare nu mai pot sta. Limba se umflă, gingiile devin albe, iar dinții se mișcă cu rădăcini cu tot la cea mai slabă atingere cu pâinea împietrită, singura lor hrană.

La un moment dat, se gândesc să înece barca și să termine..., dar „cât e viață e și speranță"...

Intr'o zi se profilează la orizont micuța insulă engleză Niué. Trebue să-și procure alimente cu orice preț.

Ridică la pic pavilionul marinei de război germane și sunt gata să se lupte cu ultimile puteri ce le-au mai rămas.

Spre marea lor surprindere însă, sunt primiți la cheu cu strigăte de bucurie, de o mulțime de indigeni, care urăsc de moarte pe engleji.

Fiindu-le rușine să se arate la uscat în halul care erau, cer provizii proaspete, spunând că n'au voie să debarce și trebuie să plece imediat.

Li se aduce o mare cantitate de banane și multă apă proaspătă.

Pleacă și de aici în aceiași zi, salutați fiind cu acelaș entuziasm de bunii locuitori ai insulei.

După 20 de zile dela plecarea lor din Mopelia, cei 6 „argonauți" ating Katafanga, prima din insulele Fidji, unde se odihnesc 2 zile și în sfârșit Wakaya, ținta călătoriei lor.

Aci sunt luați drept naufragiați și tratați destul de bine la început, dar dela o vreme li se dădeau prea multe târcoale ca situația să fie limpede și atunci într'o seară, părăsesc portul în siajul a 2 veliere cu speranța de a pune mâna pe unul din ele.

Dar o furtună le năruește planurile. Furia valurilor îi obligă să se întoarcă în port, unde, chiar în aceiași seară, ancorează o minunată goeletă cu motor.

Se hotărăsc repede. Kirkeiss se prezintă comandantului și-l roagă să ambarce 6 marinari americani ca pasageri.

Comandantul goeletei consimte și le pune în vedere ca la 3 din noapte să fie la bord.

„Cei șase" își aduc în sacii lor uniformele, armele, hărțile, cu hotărîrea de a lua goeleta *„în primire"* imediat ce se vor afla în larg.

Visul e scurt însă. In port intră un mare vapor, care lasă imediat o barcă la apă.

In ea se află un ofițer și patru polițiști.

Ofițerul se îndreaptă spre germani.

„Uniformele noastre sunt în saci, — scrie Luckner. — *Am fi putut foarte ușor cu un glonte sau o grenadă să ucidem ofițerul, singurul armat cu revolver ; hindușii nu aveau decât baionete și prezența de spirit le lipsea. Dar, ofițerii și marinarii din Marina Imperială, surprinși în haine civile, nu puteau reacționa ca adevărați luptători. Onoarea lor îi impiedica... Deaceia ofițerului de poliție care mă intrebă cine sunt, îi răspund : Comandantul lui „Seeadler" cu o parte din echipajul meu"*.

Și așa s'a sfârșit noua lor crucieră, în aceeași clipă în care sperau s'o reînceapă...

Prizonieri ! In aceeași seară au fost transportați la Suwa. In drum spre lagăr, populația albă îi insultă și indigenii le fac manifestații de simpatie.

Comandantul lagărului, Lt. Woodhouse îi îngrijește foarte atent, mai ales că încerca să afle câte ceva dela v. Luckner despre sfârșitul lor. Natural, contele cu talentul lui deosebit, îi povestește un sac de basme, foarte interesante de altfel.

Dar Woodhuse este mutat și înlocuitorul lui, Cpt. Whitehouse, nu pierde nici un prilej să insulte și să jignească pe germani. Nu le vorbește decât cu revolverul în mână și-i ține în lanțuri, până când într'o bună zi îi aruncă în închisoare, la un loc cu bandiții și criminalii indigeni.

Opt zile sunt ținuți în această infecție, dar torturile morale și fizice se termină în ziua când sunt chemați pe crucișetorul japonez *Jdzuma*, pentru a fi prezentați amiralului nipon, care îi primește cu toate onorurile.

Amiralul se întreține mult timp cu v. Luckner, și acesta îi povestește o sumedenie din aventurile lui, bine înțeles în felul lui, așa ca restul echipajului din Mopelia să nu fie descoperit. Și într'adevăr nu a fost, fiindcă toate navele trimise după *Seeadler, chiar* și *Jdzuma*, nu au atins Mopelia.

Căpitanul Kling cu cei rămași pe insulă, a reușit să captureze goeleta franceză *Lutèce*, pe care au rebotezat-o *Fortuna* și au armat-o cu intenția de a ajunge într'o insulă neutră. Dar *„Fortuna"* nu a avut noroc : la o manevră de ancorare în insula *Paștelui* este sfărâmată de valuri pe un atol. Guvernatorul insulei, un chilian, le oferă o largă ospitalitate, până ce sunt ambarcați pe goeleta chiliană *Falcone* și conduși la Valparaiso. Aici sunt primiți cu entuziasm de colonia germană, apoi repatriați pe rând după posibilități.

In acest timp v. Luckner era ambarcat cu tovarășii lui pe cargobotul *Taluma*, care trebuia să-i aducă, sub excortă, în Noua Zeelandă, unde îi așteptau zidurile reci ale închisorii lor definitive.

După ce este despărțit de restul bravilor lui tovarăși, v. Luckner și Kirkeiss sunt închiși pe insula Motuihi, lângă Aukland, unde de altfel mai sunt internați și foarte mulți alți germani.

Prizonierii se bucură la oarecare libertate și comandantul lagărului Lt.-Col. Turner, mândru de a avea printre ei un adevărat conte, îl tratează cu foarte mult respect și deferență.

Natural că v. Luckner caută să folosească această *„slăbiciune"* a colonelului. Planul de evadare nu-l cunoștea decât Kirkeiss și „domnii d'Egidy și Oskahn", funcționari din Samoa, cu cari se împrietenise.

Pentru a înșela atât pe păzitori cât și ceilalți prizonieri, simulează dureri reumatice îngrozitoare, așa că este nevoit să meargă în cârje.

Dar durerile trec și, cum toți îl cred infirm, îi satisfac toate dorințele.

Și așa sub motivul preparării unor reprezentații teatrale, își procură berete militare cu panglici nemțești, grenade fabricate în cutii de marmeladă, umplute cu explosibil, o stație de recepție și un sextant, făcute de asistentul Zartowski (și păstrate astăzi într'un muzeu german, ca model de ingeniozitate) ; apoi provizii, o lunetă şi... în locul cortinei „care trebuia cusută de mână", croesc o velă mare cu toate manevrele ei.

Dar arme ? Ce fac fără arme, se întrebau toţi ?

Von Luckner însă, cu vasta lui experienţă de om care a întrebuinţat rar gloanţe, fabrică revolvere şi puşti de... lemn, precum şi o mitralieră.

După repetate exerciţii în felul lor metodic, când totul este gata, reuşesc, în ziua de 13 Decembrie 1917, să se ambarce pe *Perle*, o şalupă mare aparţinând colonelului Turner, şi astfel să dispară fără urmă în largul Pacificului. In zadar sunt trimise în urmărire toate „plutitoarele" din Motuihi, armate, cu mitraliere ; „bătrânul lup" ştie unde să se ascundă ; nu degeaba cutreerase odinioară văgăunile „Sudului".

După 3 zile capturează goeleta *Moa*, un velier mic şi învechit, pe care transportă alimentele, staţia de radio şi „armele". Apoi se îndreaptă spre insulele Kermadec, unde ştia că există depozite de alimente pentru naufragiaţi.

La 21 Decembrie, ancorează în baia insulei vulcanice Curtis, unde găsesc depozitul şi-şi complectează proviziile din plin.

Dar pe urmele fugarilor sunt prea mulţi copoi, ca un velier să se poată strecura cu cea mai mică posibilitate de scăpare.

In ziua plecării sunt surprinşi de cablierul „*Iris*", armat ca crucişetor auxiliar, şi calvarul prizonieratului reîncepe, de astă dată fără sfârşit.

„*Iris*" se reîntoarce la Auckland primit la cheu de uralele nesfârşite ale unei populaţii entuziaste şi de ediţiile speciale ale ziarelor care relatau „*cu amănunte*" bătălia navală dela Kermude (!!!) *intre o bravă navă new-zeelandeză* şi vestitul „corsar" german Moa, comandat de şi mai celebrul căpitan conte Von Luckner... (!).

Deastădată au fost închişi la Mount Eden, unde germanii sunt trataţi ca delicvenţi comuni câteva săptămâni, cu toate protestările energice făcute.

Sunt mutaţi apoi la River Island, lângă Lytleton în zona cea mai friguroasă a insulei şi închişi la fortul Jerwois.

Tratamentul este îngrozitor, apoi paza este făcută de 45 soldaţi comandaţi de un tasmanian, maiorul Leeming, căruia îi succedă Locot. Gilman supranumit şi „litle Napoleon" cu aerele şi pretenţiile lui.

Von Luckner se îmbolnăveşte şi doctorul protestează contra tratamentului neomenos, la care sunt supuşi prizonierii.

Acest protest are ecou şi v. Luckner şi Kirkeiss, sunt transportaţi din nou la Motuihi, unde întoarcerea lor este sărbătorită cu mult entuziasm de ceilalţi internaţi.

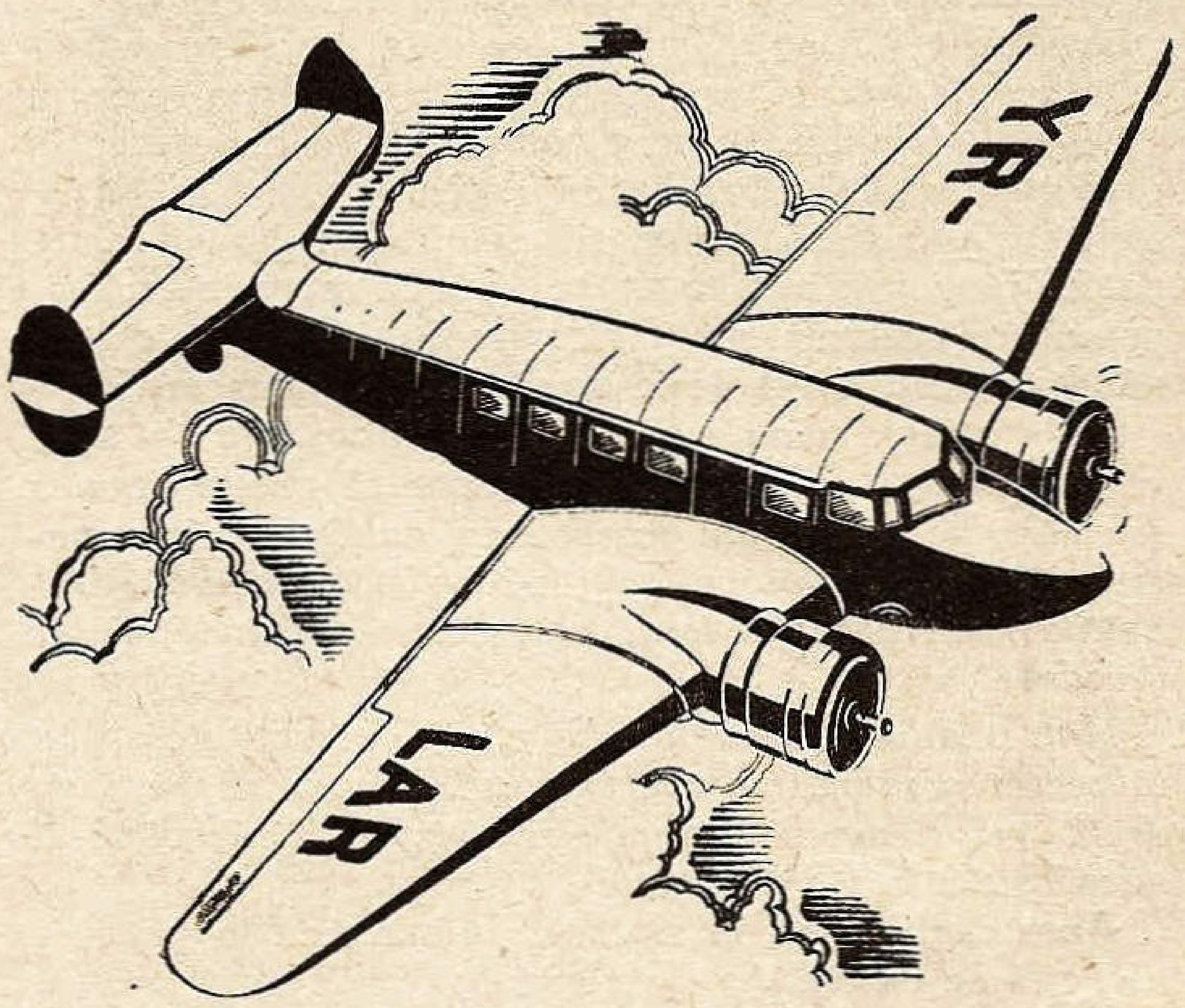
La Motuihi însă, libertatea de altădată rămase doar amintire. Lagărul era luminat toată noaptea... Rondurile se făceau din oră în oră, iar paza o executa o companie întreagă de soldaţi.

Dar vechiul luptător nu poate renunţa la proectul de fugă.

El şi doctorul Schulze, fost guvernator în „Samoa", îşi procură o barcă de pânză pliabilă. Apoi cu eforturi extraordinare sapă o groapă mare pe care o acoperă cu un copac făcut din sârmă împletită, pe care sunt aşezate glii de pământ şi iarbă.

In această groapă se vor ascunde el şi alţi patru tovarăşi, până ce cercetările în insulă vor înceta, apoi când împrejurările vor permite, vor lua din port o barcă mai mare şi astfel drumul către libertate le va fi deschis.

Dar clopotele bisericilor vestesc pe tot pământul sfârşitul războiului.



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ŞI SECURITATE SUNTEŢI

ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANŢA, BALCIC, GALAŢI.
ÎN 2 ORE LA TIMIŞOARA, ARAD, CLUJ, IAŞI, CERNĂUŢI, CHIŞINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ŞI VARŞOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloţi experimentaţi, supuşi celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului graţie radio-ului, acestea sunt garanţiile ce vi le oferă Societatea L.A.R.E.S. pentru securitatea navigaţiei aeriene în văzduhul românesc.

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

Dușmanii de eri își dau prietenește mâna, cu încredere în pacea care urmează.

Von Luckner și tovarășii, până la clarificarea situației lor, rămân în Australia încă 4 luni.

In acest timp curajoasele lui fapte ajunseseră de mult la urechile indigenilor din toate arhipelagurile sudului și numele lui era cântat în legende înflorite cu multă artă de imaginația compozitorilor.

Așa se explică rugămintea pe care i-a făcut-o Kaihac, soția unui șef al vestitului trib Waikato, care în 1860—61 a luptat disperat contra englezilor și care în războiul mondial a refuzat inrolarea.

Această distinsă *regină* și „escorta" ei, i-au oferit, piatra prețioasă a tribului pe care îl reprezintau, împreună cu costumul marilor conducători Wai-Tete spunându-i: *„In tine trăește spiritul eroilor venerați"*.

„Am strâns mâna maorilor cu recunoștință — scrie v. Luckner. — *Plecând, m'au rugat să păstrez tunica și piatra, pe care le-am acceptat cu multă plăcere în numele Germaniei, promițându-le că dacă vreodată drumurile mele vor mai trece prin Noua-Zeelandă, îi voi revedea.*

„Intr'o după amiază de Duminică, m'am fotografiat în secret costumat în „șef maori", dar ca să vă spun drept, nu aveam nici tatuaje și nici fardul războinic al adevăraților eroi „Wai-Tete".

Apoi captivitatea ia sfârșit... Intoarcerea în patrie e o chestiune de ore...

In drum spre port însă, din mulțimea curioasă strânsă pentru a-i vedea, se desprinde un grup de câteva doamne bătrâne, ținând modest în mâini obosite buchețele de flori...

Una dintre ele îl oprește: *Sunt prezidenta asociației mamelor luptătorilor. In numele a 80.000 dintre noi, te rugăm să primești urările noastre de drum bun. Toți aceia pe care i-ai avut prizonieri s'au întors sănătoși la căminele lor. Datoria noastră este de a ruga pe bunul Dumnezeu, să-ți ajute ca să ajungi cu bine în brațele mamei dumitale, care, ca și noi, a plâns atât vreme așteptându-te...*

Și-a plecat. Dar ochii umeziți ai lui „Sea-devil" nu vor fi uitați, acolo pe cheiurile din Narrow-Weck.

In Germania a ajuns la timp ca să-și îmbrățișeze tatăl pe patul de moarte.

Dintre tovarășii lui, toți au fost repatriați, afară de unul, Doctor Pietsch ,mort de durere la veștile dezastrului din patrie...

Anii trec repede... Uitarea întinde încet, încet vălul ei întunecat peste tragediile de odinioară.

Apele Pacificului albastru au înghițit și ultima bucățică din arborada aceluia care a fost odată falnicul „Seeadler"...

.. Echipajul *„corsarului"* s'a împrăștiat în voia destinului... dar istoria pe care a scris-o prin faptele lui va trăi multă, foarte multă vreme în sufletele generațiilor noui, cărora le va fi un izvor nesecat de virtuți și voie bună...

G. DRIS

BIBLIOGRAFIE

1. *Ultimul corsar* — Contele v. Luckner (memorii).
2. *Corsari e pirati* — Ettore Bravetta.

CASA FONDULUI NAȚIONAL AL AVIAȚIEI

A V I Z

In conformitate cu dispozițiunile art. 7, capitolul VII din Legea pentru fondul Național al Aviației, combinat cu art. 14 paragraf. 1 din legea timbrului fiscal, toate acțiunile societăților anonime sau în comandită sunt supuse unui timbru fix de 2 lei aviație, care trebuește plătit la autorizarea de funcționare a societății, iar în caz de sporire a capitalului social, în termen de 3 luni dela deschiderea subscripției.

Deoarece unele societăți înființate după 1 Aprilie 1936, data publicării legii F.N.A., sau care și-au sporit capitalul după această dată, nu și-au timbrat acțiunile până în prezent, Comitetul C. F. N. A. acordă acestor societăți un ultim termen de plată până la 1 Martie 1938 pentru satisfacerea acestei obligațiuni.

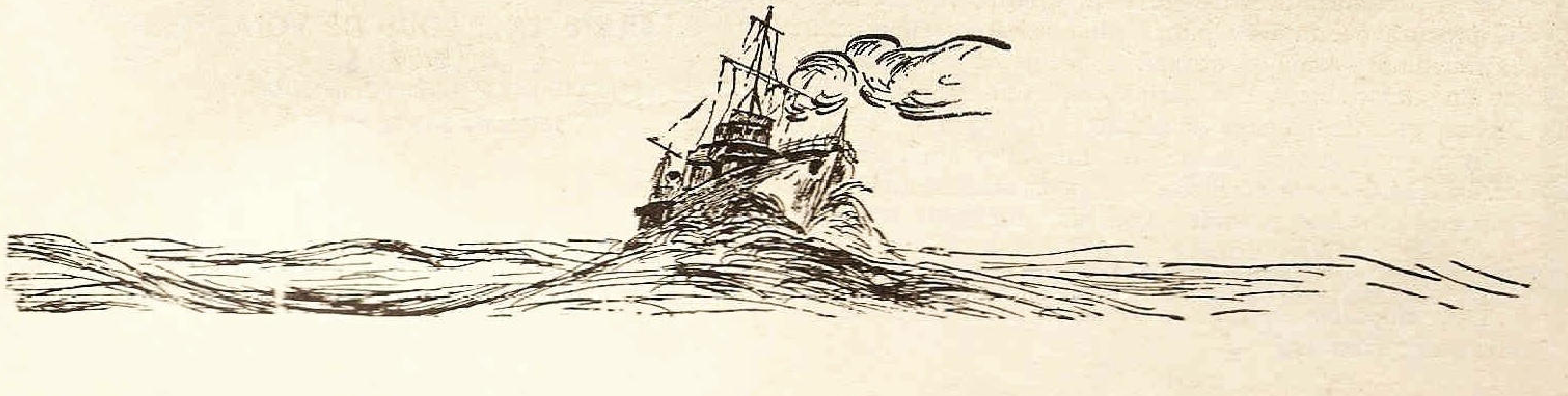
Această taxă socotită 2 lei pentru fiecare acțiune (pentru titlurile cumulative, plătindu-se de atâtea ori 2 lei câte acțiuni sunt cumulate într'acel titlu) se va vărsa la Banca Națională a României pe seama Fondului Național al Aviației Cont. T. 118 iar recipisa se va păstra la sediul societății pentru a fi prezentată organelor de control.

Pentru controlul satisfacerii timbrului de aviație se va menționa pe toate acțiunile pentru cari taxa a fost astfel plătită, numărul recipisei sub care s'a efectuat plata la B. N. R.

Mențiunea se poate face fie prin imprimare, fie prin aplicare de stampilă.

Director, ȘT. VERON.

Subdirector, Int. Maior RIZESCU N.



CU „SANTA MARIA" LA DRUM

Jurnal de bord ținut de Dr. I. CLAUDIAN

CĂPITANUL NE FACE O SURPRIZĂ.

Punctul Ibis, km. 209, la ancoră, Joi 18 August.

După o noapte dormită în crâmpee, ne trezim la 7 dimineața, în plin mers. „Căpitanul" ne-a păstrat această surpriză. In timpul cartului său, când tot echipajul, zgribulit în culcușuri de răceala dimineței, dormea, se desleagă singur, ridică ancora cum poate, înalță pânzele, și — la drum. Ăsta e „căpitanul": veșnic grăbit și ros de neliniște!

Suntem purtați acum de un vânt viu de bulină babord, care se schimbă la km. 204. De aci navigăm direct în vânt, cu briză puternică, care ne silește să facem volte dese și frumoase.

Toaleta vasului, a echipajului, spălarea vesèlei, se fac în plin mers. Am învățat acum, în plină iuțeală, să scoatem dintr'o singură aruncătură găleata plină ochi. La spălarea punții cred că nu ne întrece nimeni. Dela provă începem să inundăm, fără economie, puntea, pe care, aplecați, o frecăm fără milă cu șomoiogul. Spălarea vesèlei, în schimb, nu ne pasionează prea mult; o clătim în Dunăre cât putem mai mult, în sperața că o vom scoate curată, fără alte manopere.

Se apropie Brăila. Ne-am spălat pe punte aruncând câteva găleți în cap, și acum trecem pe rând în cabinetul de toaletă să ne completăm ultimele detalii. Această cabină în miniatură, de care am mai vorbit, nu poate fi întrebuințată fără oarecare trucuri. Cum ai împins în lături ușa pliantă te întorci cu spatele și te lași să cazi pe o banchetă. (Fie zis în treacăt, această banchetă mai are un rol secret). In această poziție, la dreapta ai cuveta, la stânga ai oglinda. Așa stând lucrurile, dacă nu ești prea stângaci, sau prea pretențios, reușești până la urmă să te bărbierești, cel puțin pe un obraz. Restul îl completezi cum poți și unde poți.

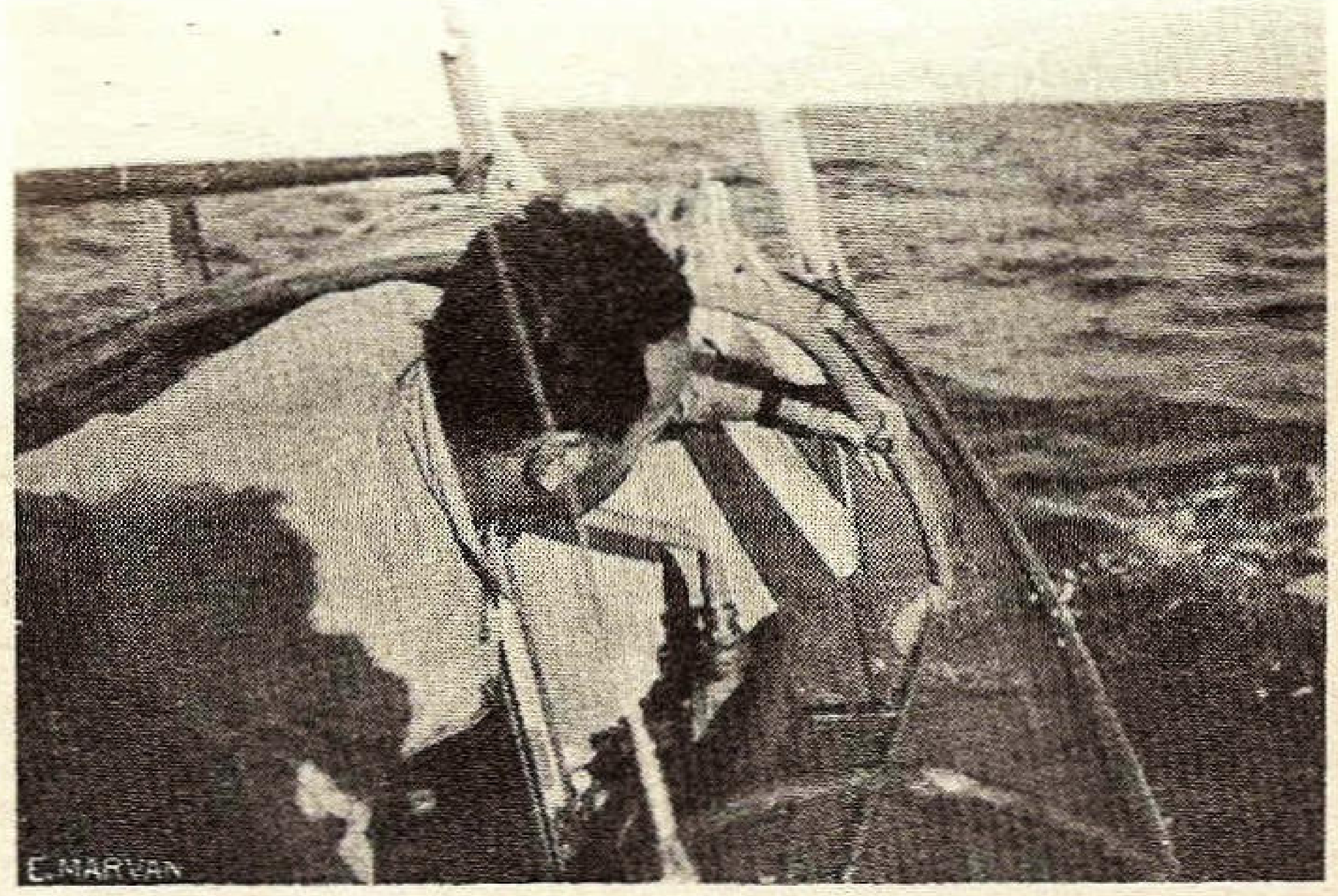
Ne-am dichisit și la ora 12.30 suntem în vederea Brăilei. Defilăm, cu pânzele întinse, și cu un aer cât mai sportiv, prin fața vaselor numeroase, acostate la cheiul neisprăvit. Căutăm un loc modest de ancorare, intimidați de atâtea bastimente impozante și exotice, pe care le descifrăm cu admirație. In sfârșit coborâm pânza și manevrăm pentru acostare, lângă un șir de șalupe cam de seama noastră, ca „Santa-Maria" să nu se simtă stingherită de vecinătăți prea simandicoase. Ne fixăm la un ponton și la un belciug de pe mal, cu pupa.

Am parcurs cei 39 km. în 5h,30, numai cu pânze. Bine înțeles, viteza noastră reală a fost cu mult mai mare, dar, socotită în cursul Dunării, am realizat abia 7 km. 330 pe oră.

UNDE FACEM CUNOȘTINȚĂ CU DUMITRU, CU ENGLEZUL-OLTEAN ȘI CU VENIZELOS.

Brăila-Port, 12 și 13 August.

Trei pași pe schela de lemn, pe care ne-a aruncat-o un cetățean bărbos de pe cheu, și iată-ne călcând pe pământul Brăilei. Suntem cam intimidați. Iată, sunt șase zile de când nu am mai luat contact cu un oraș impunător, ca acesta. Aici nu e Oltina și nici măcar Hârșova și se cuvine să luăm o înfățișare mai civilizată.



Toaleta vasului se face în plin mers

Primele dificultăți încep cu echiparea. Vă închipuiți că, după atâtea zile de navigație, mai mult agitată, hainele noastre albe, marinărești, se depărtaseră oarecum dela culoarea lor inițială. Numai prietenul Feodoroff, mai prevăzător, scoate, nu știu de unde, un costum imaculat, pe care îl arborează, fără nici o remușcare. Eu încerc să mă simt în largul meu, într'un „training" care a văzut multe, și fiecare cu câte-un pachet sub braț, suntem gata să înfruntăm privirile citadinilor. Cucoanele însă, sunt mai încurcate ca noi și nu izbutesc să se hotărască între pyjamalele de plajă, ținuta de yacht sau costumul de turism.

După câteva minute de așteptare, (cu care suntem deprinși dela uscat!), doamnele apar, travestite în styluri foarte diferite (se vede că n'au căzut de acord), și o pornim cu toții, cam prin străzi dosnice, spre un restaurant mai burghez.

După masă ne amestecăm prin forfota orașului, care e în plină animație, cu muzică militară și cu tot ce trebue unui „centru" de provincie.

La poștă ne așteaptă scrisori lungi, la care răspundem cărți poștale scurte, ca omul la drum. Telefonăm, hoinărim, ne facem de lucru, până când seara și oboseala ne trimet la port.

Aci, la Brăila e în program o escală mai lungă. Abia peste două zile, avem întâlnire la Galați cu un membru nou al echipajului, care se îmbarcă în locul D-rei G. M., care ne va părăsi. Cum avem timp de pierdut, ne hotărâm la o toaletă radicală a vasului — de care se simțea nevoia — și la reparația velaturei.

A doua zi, (13 August) ne sculăm disdedimineață și ne apucăm de treabă. Cu ajutorul cetățeanului bărbos, care ne-a primit ieri și cu care am făcut cunoștință mai intimă, începem o curățenie serioasă.

Dumitru, așa îl cheamă, e unul din acei oameni care mișună în orice port: jumătate hamal, jumătate gură-cască, bineînțeles, marinar din naștere. El ne aduce apă, el ne găsește spălătoreasă, el descoperă un mecanic, în sfârșit, devine în câteva minute un om de care nu ne mai putem lipsi.

Intr'o clipă panourile sunt demontate, tot calabalâcul interior e scos la aerisit pe punte și frecăm — în colaborare cu Dumitru — *santina*, cu toată convingerea. Santina ambarcațiunii noastre a avut dela început oarecare cusururi: nu se scurgea bine, nu „drena", am zice în termeni doftoricești, și acum am găsit prilejul s'o lecuim definitiv. (La drept vorbind, am început să nu mai cred în reparații definitive).

Las tot echipajul încălzit și aferat și mă duc în port, cu misiuni importante. Așa stau lucrurile că, la uscat, eu devin căpitan, și am sarcina relațiunilor oficiale. La căpitănia portului, impunătoare, care nu aduce cu cele văzute până aici, fac viza rolului de barcă. Vizitez apoi pe d. White ,inspector al S. R. D.-ului, care cu o rară bunăvoință ne dă ajutorul de care avem nevoie.

Ne trebuia un om priceput la repararea velei. L'am găsit. Mă întorc la bord, nu fără să iau precauțiunea de-a fi flancat de câteva sticle de bere, ca să preîntâmpin o eventuală rebeliune a echipajului, care asudă de două ceasuri sub arșița de August.

E o activitate nemaipomenită la bordul nostru. Se freacă, se vopsește, se ciocănește, se coase pânza. In această stare primim vizita d-lui White. Cu d. White, la care distincțiunea britanică e însuflețită de un temperament oltenesc (e oltean după mamă), ne-am împrietenit, parcă ne cunoșteam de când lumea. E și el un pasionat sportiv și vânător, și are la câteva zeci de metri mai jos, micul său yacht cu motor, cu care poimâine va pleca în deltă, ca să-și facă weekend-ul. De altfel, sporturile de apă au început să prindă pe aici. Facem cunoștința câtorva yachtmeni, care ne cercetează cu luare aminte ambarcațiunea.

Așa trece toată ziua de vară, fără să părăsim bordul, cu muncă, cu glume, cu poveștile lui Dumitru, care ne mai întreține în răstimpuri cu aventurile lui pe mări și pe oceane. Așa rupt și amărât, câte nu a văzut Dumitru al nostru ! A descărcat cargoboturi în Alger, l-au scuturat valurile Biscayei și s'a minunat de dokurile din Liverpool.

Mai schimbăm câte o vorbă cu vecinii noștri de ancoră. In jos ne învecinăm cu câteva șalupe care fac cursa la Brăilița. Aci, pe malul opus, în preajma unei pădurici, zărim forfoteala împestrițată a strandului orașului.

In sus e un ponton improvizat dintr'un remorcher scos din slujbă. Aci tronează „Venizelos". Nu știu de ce l'or fi botezat așa. E un zăplan trențăros, ceva mai trențăros chiar decât Dumitru — ceia ce nu e puțin — sărac cu duhul și bogat în iluzii. Iluziile și le procură dintr'o sticlă care își scoate gâtul dintr'un buzunar rupt. Trăncănește cu cine găsește și, când n'are cu cine, mai vorbește și singur. Cred că acum se vede căpitan al portului, sau cam așa ceva. Stă picior peste picior și fumează cu o eleganță afectată. Dă plecarea vapoarelor și interpelează amical pe toți „căpitanii". Se bucură de-o mare popularitate. E nărodul oficial al portului.

Abia către seară am izbutit s'o scoatem la capăt cu „Santa Maria" și să isprăvim rânduiala la bord.

Debarcăm, ca să ne mai desmorțim, și hoinărim în lungul cheiului care se întinde pe câțiva kilometri. La fiecare pas vezi semne triste de părăginire și îți dai seama, fără statistici, că traficul portului a scăzut mult în ultimii ani. Docuri pustii, magazii ce se năruesc pe nesimțite, vorbesc de vremurile mai înfloritoare ale portului, care aduce, astăzi, cu o casă mare de om scăpătat.

Puțin mai în aval, un vapor cu siluetă cochetă ne oprește privirile. E „Principele Mihai" care se leagănă la debarcaderul S. R. D-ului, și pe care nu pierdem prilejul să-l vizităm. E un vapor de pasageri, renovat de curând, de o eleganță și de-un confort perfect și care rivalizează cu „Regele Carol al II-lea". Trebue să spunem că are în plus o linie sveltă și fină, cu care acesta nu se poate lăuda.

Pe noi însă, fără să vrem, altă comparație ne urmărește. Ne închipuim viața tihnită, în aceste cabine luxoase, cu sala de bae somptuoasă alături, cu sufrageria cu placaj artistic la doi pași, cu sweteri stilați, în contrast cu confortul nostru minuscul, și viața plină de mici necazuri și osteneli de pe „Santa Maria".

Dar, parcă, totuș n'am schimba viața de pe corăbioara noastră, unde suntem de capul nostru, unde ceasurile de lenevire sunt rare și prețioase, unde răspunderea și grijile navigației, împărtășite de toți, ne țin veșnic încordați.

Dar ce minunată vacanță de destindere, pentru neurastenicii noștri urbani, se poate petrece pe vapoarele noastre confortabile de Dunăre, întins pe scaunul comod de pe covertă, cu orizonturi luminoase și odihnitoare, cu o carte bună în mână. Și tot răsfățul confortului modern, pentru o cheltuială, la drept vorbind, neînsemnată. Ce păcat că Românii se hotărăsc așa de greu să mai lase șoselele prăfuite, pentru calea liniștită a apei !

(Nu cumva, să credeți, vă rog, că frazele astea sunt furate din prospectul N. F. R.-ului sau S. R. D-ului !).

S'a înserat și o adiere de răsărit, ne aduce o mireasmă amară și înviorătoare, de mare. Nu degeaba începe aci Dunărea maritimă. Sorbim de astăzi aerul sărat care vine peste pădurile de sălcii și cu care ne vom umple plămânii, peste câteva zile.

Pe la 10 seara, după ce am luat masa în oraș ne coborâm la port. Pe Dumitru, care a făcut până acum de planton, cu un câine ciobănesc lângă el, (el susține că e câine polițist), îl trimitem la culcare. E liber până mâine dimineață când ține să asiste la pregătirile de plecare. Noapte bună.

SPRE GALAȚI, DUPĂ CE COLINDĂM CANALURILE FILIPOIU ȘI MĂCIN. SCHIMBARE IN ECHIPAJ.

14 August, ora 10 dimineața.

Fluturăm batistele. Dumitru ne salută trist, cu șapca Câinele dă melancolic din coadă.

Portul Brăilei rămâne în urmă. Nu știu de unde îmi vine în minte o improvizație a lui Cincinat Pavelescu :

> Și dacă 'n culmile Teșilei
> Imi iese iarna asta ursul,
> Nu-și va schimba Dunărea cursul.
> Dar nu mai văd portul Brăilei

Micile înduioșări ale plecărilor, care îți scotocesc bagajul sentimental !

Și nu e vorba acum nici de culmile Teșilei, nici de

Căpitanul și armatorul mulțumiți de vânt.

Cincinat. E vorba să ieşim în larg, spre Galaţi. Dar nu. Galaţii sunt prea aproape, motorul merge prea repede şi vremea e prea frumoasă. Abia mâine dimineaţă avem întâlnire acolo cu doctorul Petre G. (bunul nostru prieten şi distinsul chirurg dela Filantropia).

Până atunci, a noastră e ziua asta strălucitoare! Vom face un mic ocol până la Măcin, orăşel uitat pe malul Dunării vechi, şi pe care îl iubim fără să-l cunoaştem. (Se mai întâmplă şi lucruri d'astea).

Intindem harta pe masa cabinei şi hotărâm, cu unanimitate de voturi : spre Măcin!

Am lăsat în tribord Brăiliţa şi iată acum virăm cârma tribord pe braţul Măcinului, lăsând Ghecetul în babord. Pe malul stâng al Dunării Vechi, proectate pe verdele proaspăt de sălcii, sunt înşirate vasele spilcuite ale *Grupului Navelor Grănicereşti* în frunte cu monitorul „Comandor Demetriade". E un nume care ne aminteşte o figură simpatică din copilăria noastră de pe malul mării. Ofiţerii ne binoclează şi ne fac semne prieteneşti de pe punte.

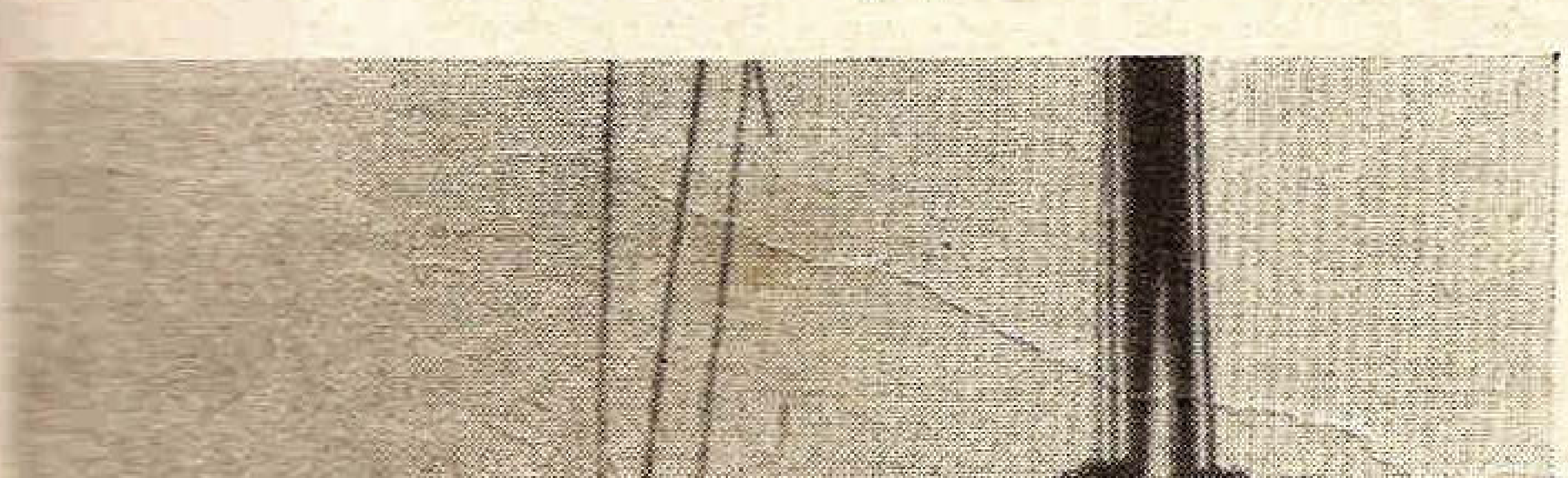
Am străbătut 3 kilometri, urcând din greu cursul apei şi iată că ne vine în minte altă fantezie. Cum se vede, aci e o zi de croazieră-surpriză : ne vom strecura pe canalul Filipoiu. Prea am auzit mult de el, ca să trecem nepăsători pe alături.

Ne angajăm cu băgare de seamă pe această alee de apă liniştită, în care se oglindesc maluri bogate în stuf şi sălcii. De sigur, ar fi mai potrivită pe aici o lotcă pescărească sveltă, decât un cutter de 9 metri. Dar ziua asta străvezie şi luminoasă ne ademeneşte să ne afundăm cât mai adânc în lumea bălţilor şi a păpurişului. Dar nu e chip. Peste un kilometru şi ceva, Filipoiul se deschide într'un ochiu mai mare de apă în care dau câteva canale şi mai înguste.

Din stufăriş, unde era ascunsă, răsare o căsuţă înaltă cu pridvoare : „Casa Pescăriilor Statului". Până aici ne-a fost! Un lipovean bărbos încearcă să ne lămurească, cu vorbe puţine şi gesturi expresive, că nu mai putem înainta.

— „Nazat ?", rezumă „căpitanul" Feodorof, câteva fraze schimbate în limba lui Gogol.

— „Nazat!" Cârma banda, şi luăm din nou în lung fermecătorul canal de Veneţie sălbatecă. Cum pavilionul ne arăta un vânt slab de pupă şi cum bâzâitul motorului ne strică liniştea de rai a bălţii, ridicăm pânza, punem *focul în fluture*, cu cangea, şi plutim ca'n vis. Cu ghiul de-a curmezişul, mai, mai, să cuprindem toată lăţimea canalului. Inaintăm cu grijă, ferind din când în când, câte o salcie noduroasă şi chinuită, care vrea să ne aţie calea.



Drept în provă se profilează, măreţi, munţii Măcinului

Mai încet decât am intrat, dar mai fermecaţi de soare şi de linişte, ieşim din nou în braţul Măcinului. Vira tribord şi ne îndreptăm, de data asta, spre Măcin, de care nu ne despart decât 9 kilometri.

Drept în provă, se profilează pe zarea limpede, însoriţi şi măreţi, munţii Măcinului.

De când visăm să-i vedem, şi cum am vrea să privim mai deaproape aceşti munţi bătrâni, rămăşiţe dintr'un lanţ dispărut, care se înălţa falnic, cândva, „când nu existau nici fiare, nici păsări, şi când temelia Carpaţilor nu era nici măcar plămădită". Imi amintesc cu câtă duioşie îi descria profesorul I. Simionescu în minunatele sale pagini asupra Dobrogei. „Vremea le-a tot tăiat din înălţime : revoluţiile pământeşti i-au rupt în bucăţi. Azi au rămas ca nişte colţi, izolaţi, despărţiţi prin prăbuşiri adânci...".

Căutăm clipa cea mai potrivită să le prindem priveliştea pe filmul fotografic, dar, iată, ca atâtea lucruri pe lumea asta, cu cât ne apropiem de ei, măreţia lor se împuţinează şi ne apar tot mai gârbovi şi mai umiliţi.

Inaintăm încet, căci plutim în susul Dunării, când numai cu pânze, când ajutaţi de motor.

După vre-o 7 kilometri, Dunărea veche face un cot ascuţit, şi ni se arată deodată priveliştea Măcinului, ascuns până acum. De departe, Măcinul şi-a păstrat înfăţişarea lui de orăşel oriental, cu case joase, ascunse printre copaci, adunate în jurul giamiei vechi, care înalţă spre cer un minaret de-o fineţe rară.

La 12 h. 30 acostăm la un şlep, lângă vaporul de pasageri care leagă Măcinul de restul lumii civilizate — adică, mai precis, de Brăila. Frumos ar fi să dăruim câteva ceasuri acestui colţ de pământ, pe care se ridica în vechime castelul şi oraşul Arrubium. Nici aici, însă nu s'au făcut săpături sistematice, şi poate doar cu ochii minţii să putem contempla ceva din măreţia trecutului. Intâmplarea a mai scos la iveală, din când în când, printre casele turceşti, câte-o piatră cioplită sau vre-o frântură de coloană.

Aşa, de pildă, se află la muzeul din Bucureşti, o piatră scrisă, de care vorbeşte marele nostru Vasile Pârvan, în care comandantul unui escadron de cavalerie, *praefectus alae I Dardanorum*, e de pază aci, şi ridică din temelie, „pentru camarazii ce vor veni", o casă de oaspeţi. Era un fel de cazino, de sigur, pentru ofiţerii de toate armele, sau, se întreabă istoricul, poate numai pentru tagma călăreţilor ? Nu. Mai curând numai pentru călăreţi, căci mândria cavaleriştilor trebue să fi existat din cele mai vechi timpuri, chiar dinainte de descoperirea pintenilor!

De altfel aceste cluburi ofiţereşti, zise pe atunci *domus, scholae*, se mai întâlnesc şi în alte locuri pe-aici, menite să întreţină o viaţă mai civilizată — ca în coloniile de astăzi — prin ţinuturile acestea barbare ale Sciţiei Minor. Vor fi fost locuri de odihnă şi de petrecere, şi case de oaspeţi pentru militarii în trecere.

Ceva mai jos, tot pe Dunărea navigată atunci, la Axiopolis, aproape de Cernavoda de astăzi, ne-a rămas tot în piatră, amintirea unui „club al marinarilor" de pe Dunăre, de pe toată Dunărea, *nautae universi Danuvi!*

Parcă-i vezi, acum 2000 de ani, marinari şi călăreţi, spilcuiţi şi sentimentali (desigur, atunci ca şi acum), însufleţind o „serată dansantă" la „clubul" de pe malul Danuviului, pe care atâta apă a curs deatunci!

Până una alta, ce bine ne-ar prinde acum vre-un „club al navigatorilor de pe Dunăre", căci e ora 1 după amiază şi stomacul ne aminteşte de realităţi mai actuale.

Dar în lipsa unei astfel de instituții, ne vine inspirația să utilizăm vaporul de alături, care așteaptă aici încă o oră, și care ne pune la dispoziție sala de mâncare pustie.

Indată după masă ridicăm ancora și ne îndreptăm spre Dunărea mare și spre Galați ,purtați de un vânt slab de mare larg. De data asta, cursul apei nu ne mai stă împotrivă și străbatem cu toată iuțeala brațul Măcinului. La un moment dat, vântul cade de tot și dacă nu era motorul, ne lăsam derivați spre un barcaz mare, ancorat la mal.

Urmăm drumul cu motorul și într'o oră ieșim la Ghecet, în Dunărea mare. Aci, ea își merită într'adevăr numele, căci, în curând, sub Ghecet, Dunărea se lățește, cum nu știu s'o mai fi văzut vreodată, măsurând peste un kilometru dela un mal la altul.

Ridicăm pânzele, căci avem acum o briză frumoasă de travers din tribord, și navigăm cumsecade, cu o bandă strașnică și cu o iuțeală care ne înviorează.

Lăsăm la bord insula Chiciului și în zare iezerul Rățoaiele, și acum suntem în dreptul gurii Siretului, ale cărui ape au adunat pe malul drept un banc întins, balizat cu geamandure negre și roșii.

De aci se zăresc Galații, de care ne apropiem cu aceiaș alură de travers, cu rafale dese. E ora 5 după amiază. Am străbătut astăzi vre-o 60 de kilometri, cu o medie de 12 kilometri pe oră, cea mai mare parte din drum cu motor.

Portul Galaților ne pare mai populat ca Brăila. Vapoare de mare, transatlantice, tankuri, sunt înșirate la cheu sau ancorate la larg. Escadra de Dunăre e și ea prezentă, ancorată la malul stâng.

Defilăm și aci în sus și-n jos prin fața cheului, căutând locul potrivit de acostare și, în sfârșit ne fixăm lângă un ponton al Marinei Militare.

Un contra-curent puternic ne dă mult de lucru, și ne silește să ne asigurăm solid, cu o legătură complicată, din trei părți.

In sfârșit ne liniștim și răsuflăm puțin, după manevra acostării, pe care o executăm acum cu emoții mai puține și cu mai multă preciziune. Constatăm că avem aci un succes de curiozitate ne mai atins până acum. Sosirea noastră făcea oarecare vâlvă în orice port, dar aci, pe strada care ține malul, chiar deasupra noastră, e o adevărată adunare sub cerul liber. Vânzători ambulanți de acadele, covrigi și alte gazete locale, completează atrupamentul zgomotos. Suntem examinați cu multă curiozitate. Nu le scapă nici-un amănunt al bărcii și nici-o mișcare a echipajului.

—„Uite — mă ce motor!" „Ia uită-te mă, în cabină!", „Au și pahare!". „Mă, ăștia sunt engleji", — „Fugi, mă, că nu sunt engleji!", și așa mai departe. Trebue să ne deprindem și cu pacostea asta de popularitate!

Când să ies dela Căpitănia Portului, altă surpriză: un gazetar localnic îmi ia un interview. Mă asigură că va avea grijă să publice sosirea noastră „în toate gazetele din București". Ii răspund cam laconic, impresionat de noua mea postură de vedetă senzațională. Urmarea, cum am constatat mai târziu, a fost că a cam încurcat starea civilă a echipajului.

Mă cobor la bord, plin de ifos, ca un om în pragul celebrității, ca să împărtășesc echipajului ultima veste și să le aduc o scrisoare dela Căpitanul Bordenache, de la Oltenița, scrisoare care ne aștepta cam de multișor, la căpitănie.

E scrisă în ziua plecării noastre din Turtucaia, și o citim cu mult interes! Aflăm că: „Toată lumea de aici se gândea la cele ce veți fi întâmpinat cu furtuna, care v'a luat dela început, spre a vă obicinui cu marinăria". Și încheie marinărește, „încredințând în paza lui Dumnezeu, „Santa Maria" și echipajul ei".

Intre timp am izbutit să ne echipăm prezentabil și să debarcăm, pentru vizita obligatorie a orașului, care ni se pare mult mai viu și mai plăcut ca Brăila. Cumpărături de rigoare și seara petrecută, bineînțeles, la Suré!

Totuși remanierea echipajului, căci domnișoara M. G., pleacă astăseară spre București, lăsându-ne amintirea unui matelot așa de simpatic și de brav, ne turbură dispoziția.

Pe la ora 10, dela gară, coborâm la port.

In jurul nostru, e tot portul, o mișcare neobicinuită pentru ora asta. Echipe de marinari forfotesc, în toate sensurile. La pontonul de care suntem legați, e un dute vino necontenit de bărci militare, care vin goale și pleacă încărcate cu pachete, cu cozonaci, cu sticle de șampanie — tot lucruri care nu cred să facă parte din „ordinarul" bordului, — spre monitorul „Bucovina" și vedetele Marinei Regale. Pe navele vecine, matelotii lustruesc alămurile pe întrecute și freacă cu furie punțile. Din când în când se ridică câte un pavoaz, care e coborât repede. Simțeam că se petrece ceva neobicinuit.

Mâine e Sfânta Maria, Ziua Marinei!

Dintr'odată devenim toți foarte aferați și începem și noi pregătirile. „Căpitanul" s'a informat și acum știe precis că mâine dimineață la ora 8 fix, la prima lovitură de tun, toată flota, războinică și pașnică, trebue să înalțe, în bloc, *marele pavoaz*.

Intr'o clipă, cele 26 de pavilioane, — lucrate cu mare meșteșug, în nopțile de astă iarnă! — și-au luat sborul, din cutia în care se odihneau, și au umplut cabina cu un fâlfâit vesel de fluturi multicolori.

Marele pavoaz! Dar cum se alcătuește marele pavoaz?

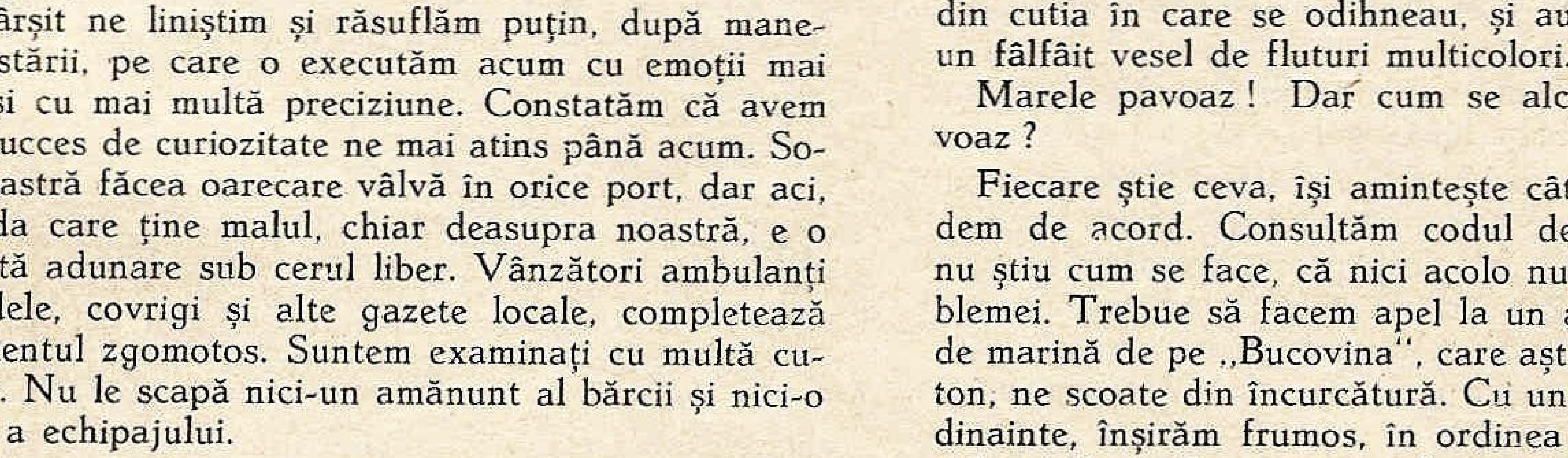
Fiecare știe ceva, își amintește câte ceva, dar nu cădem de acord. Consultăm codul de semnalizare, dar, nu știu cum se face, că nici acolo nu găsim soluția problemei. Trebue să facem apel la un arbitru. Un sergent de marină de pe „Bucovina", care așteaptă *puiul* pe ponton, ne scoate din încurcătură. Cu un păhăruț de cognac dinainte, înșirăm frumos, în ordinea cuvenită, pavilioanele și flamurile, care vor flutura mâine sub soare, în cinstea Patroanei tuturor marinarilor — și a noastră în special — *Sancta Maria, gratia plena*.

Facem o repetiție, pe întuneric, mai scoatem câte un pavilion, mai înlocuim altul, până ne convingem că pavoazul de sărbătoare se înalță, bine întins cu scota focului, până sus, la crucetă.

Târziu, obosit de muncă, echipajul, împuținat, pentru astă seară, cu un matelot, s'a întins în culcușurile respective.

(Va urma)

Dr. I. CLAUDIAN



CEL DINTÂI VOIAJ PE RÂUL PRUT

ŞI PRIMA SPAIMĂ IN CALITATE DE COMANDANT

de Lt. C-dor (r)
D. DIMITRIU

La Constanţa în noaptea de 31 Decembrie 1899, ca locotenent în mica şi modesta mea familie (întemeiată numai de 7 luni), am serbat împreună cu mai mulţi camarazi — toţi ofiţeri de marină — anul nou şi odată cu el şi începutul secolului 20.

Mărturisesc că, într'atâta vorbărie ce s'a ţinut atunci, — ca de obiceiu în asemenea ocaziune, — nici unuia dintre noi nu i-a venit în minte ideia că, veacul care începea ne va aduce atâtea războaie şi, peste 18 ani, îndeplinirea celui mai mare şi celui mai frumos ideal în care crescusem toţi *Românii* atâtea secole, generaţie după generaţie : *Intregirea Neamului nostru într'un singur buchet : „România Mare"*.

Dimpotrivă, n'au lipsit ideile, — desvoltate şi susţinute pe toate gamele elocinţei şi din toate punctele de vedere, — în ceia ce priveşte prosperitatea (râvnită şi azi) a Marinei noastre în toate direcţiile, şi dorinţa unanimă a ofiţerilor de toate gradele de a avea vase şi, cu ele, posibilitatea să fie îmbarcaţi cât mai mult timp, cât mai des şi cât de mulţi, pentru a putea face exerciţii, tot soiul de manevre şi navigaţie întinsă, depărtată, în toate anotimpurile, nu numai vara, şi sub toate latitudinile, nu numai în cele nordice.

Insăşi călătoria cea mare, a celor două nave „Mircea" şi „Elisabeta", la Kiel în 1895, a fost şi ea pomenită la acea petrecere de sfârşit de an şi început de veac.

Căci aşa era p'atunci : toate vasele Marinei Regale — mari şi mici — se armau la 1 Aprilie şi, cel puţin 6 luni pe an, bastimentele Diviziei de Dunăre, făceau exerciţii şi manevre pe Dunăre, pe când ale Diviziei de Mare făceau — ziua şi noaptea, pe orice timp — pentru echipaje, o severă navigaţie de rezistenţă trupească şi intelectuală, unită cu calcule nautice şi cu diferite exerciţii teoretice şi practice, şi manevre cu pânzele în largul Mării Negre timp de 2-3 luni, după care „Mircea" şi „Elisabeta" plecau în călătorii mai depărtate — în afara Mării Negre — frumoase, instructive şi folositoare ofiţerilor, soldaţilor şi ţării în toate direcţiile şi din toate punctele de vedere.

Toamna, după înapoierea din voiaj a acestor două nave, toate vasele ambelor Divizii se întruneau la gurile Dunării, făceau tirul împreună şi diferite teme tactice, apoi treceau inspecţia generală a comandantului şi inspectorului general al Marinei. După aceasta toate bastimentele se dezarmau, pentruca, la închiderea navigaţiei pe Dunăre, să treacă la iernatic.

De aceia, în fiecare an, de cum venea luna Martie începea fierberea printre ofiţeri : toţi, pe grade şi prietenii, se consultau şi se întrebau : unde vor fi îmbarcaţi ? La Dunăre ? La Mare ? Pe ce vase şi în ce grup de camarazi ? Compoziţia careului (aşa se cheamă grupul ofiţerilor îmbarcaţi pe acelaş bastiment) are mare importanţă, atât pentru executarea serviciului, cât şi pentru bunul trai în comun pe bord.

In ceia ce mă privea pe mine, personal, nu prea mă frământam cu firea atunci, pentrucă nu speram ca întâia primăvară a secolului 20 să-mi aducă ceva mai bun ca îmbarcare : din contră, eram convins că voi fi lăsat debarcat la uscat în Constanţa, de oarece abia fusesem mutat în Divizia de Mare şi debarcat dela comanda torpilorului „Smeul", — o comandă destul de importantă pe acea vreme, pentru gradul ce aveam şi foarte râvnită şi de alţi camarazi.

Dar, Cel care deţine cheile casei tuturor misterelor neprevăzutului, hotărâse altfel. La 1 Aprilie 1900 m'am pomenit mutat la Galaţi şi îmbarcat comandant pe vaporaşul „Prutul". Mutarea şi comanda acelui vaporaş într'atât mă satisfăceau, încât citeam şi reciteam ordinul ce primisem şi tot nu-mi venea să cred : mi se părea că n'am să mă duc să plutesc pe râul Prut, ci în văzduh într'al 9-lea cer, — cu toate că p'atunci aeroplanul nu era pus la punct, iar de hidroavion nici nu se pomenea, deci, o navigaţie — în acelaş timp — printr'atâtea ceruri şi pe apă nu era încă posibilă, cum este astăzi.

Din punctul de vedere militar, „Prutul" — vaporaş cu sbaturi (roate) — armat cu o singură mitralieră cu 5 ţevi, n'avea nici o valoare, şi serviciul la care era întrebuinţat (inspecţia dorobanţilor cu schimbul cari păzeau graniţa la Prut), deasemenea.

Ceia ce, însă, satisfăcea din plin orgoliul meu, ca ofiţer şi om, era cu totul altceva. Acest vaporaş, — spaţios ca locuinţă, curat, bine întreţinut, prevăzut cu toate materialele necesare şi cu o bună şi complectă veselă pentru 12 persoane, — era un fel de yacht al Amiralului Comandant al Marinei care avea reşedinţa la Galaţi : iar comandant al acestui yacht era, totdeauna, ofiţerul adjutant al Amiralului. Prin urmare, cu îmbarcarea mea (care nu eram aghiotantul nimănui) se făcuse o excepţie — şi încă prima — care surprinsese pe colegii mei ca şi pe mine.

Şi, mai mult încă, comanda acestui vaporaş satisfăcea complet şi interesele mele personale : reveneam la Galaţi în familia soţiei mele unde aveam locuinţă fără plată. Femeia mea era şi ea încântată pentrucă, fiind — pentru prima oară — în poziţie interesantă, evenimentul avea să se petreacă în mijlocul familiei sale.

In fine, ca elev şi ofiţer, navigasem de mai multe ori pe mare şi pe Dunăre, dar pe Prut nu fusesem niciodată şi presimţeam că am să văd şi să învăţ lucruri noui şi... presimţirea nu m'a înşelat.

Aceasta era starea mea mintală şi sufletească când am luat în primire comanda vaporaşului „Prutul" care, azi, nu mai există în Marina Regală militară.

La 27 Mai am dobândit — primul născut — un moştenitor. La două zile, într'o Duminică, când totul : vapor, soţie şi copil erau în bună ordine, am plecat în oraş. Nu mai puteam rezista :

luna Mai !..., luna tuturor florilor, culorilor și fluturilor..., luna dragostei tuturor vietăților de pe pământ... ! 27 ani vârstă..., soție, fecior, yacht, Prut... Toate aceste atingeau, ca pe o harpă, și în așa fel, toate coardele sufletului meu, încât o dulce și îngerească melodie cânta în toată ființa mea. Bucuria mă copleșea, mă depășise chiar, și simțeam nevoia imperioasă s'o mai comunic și altora.

Orașul era pustiu de ofițeri de marină: mai toți erau îmbarcați și plecați la Mare și pe Dunăre. Abia am putut întâlni pe prietenul, colegul și camaradul meu, locotenentul C. Miclescu (azi comandor în rezervă, la pensie). Era vesel și fericit căci, și pe el, îl altoise luna Mai: se logodise de curând cu fiica unui moșier din comuna Oancea, comună așezată pe malul Prutului în județul Covurlui.

Firește, fiind amândoi cam în aceiași dispoziție psihologică, am intrat în grădina berăriei „Oppler". Acolo, judecata noastră — filtrată prin culoarea de chilimbar a două halbe cu bere — s'a pus repede d'acord și, în consecință, am stabilit în grabă următorul plan: soția mea să-și petreacă vilegiatura de vară la Oancea cu logodnica lui, — dat fiind că amândouă se cunoșteau și erau prietene încă din școală. Ne-am despărțit cu condițiunea expresă ca eu să-l anunț cu câteva zile înainte de plecarea mea pe Prut, pentruca să-și poată obține un concediu, pentru a ne întâlni la Oancea.

Echipajul vaporașului Prutul era compus din 8 persoane: subsemnatul, 1 șef mecanic, 1 pilot, un sergent șef de echipaj, 1 caporal tunar, 1 soldat tunar, 1 caporal fochist și un soldat fochist, la care s'a mai adăogat — când am plecat — și soldatul meu de ordonanță: Cocoș Radu din comuna Topalul.

Mult așteptatul ordin de plecare pe Prut mi s'a dat pela jumătatea lunei Iulie 1900. Ordinul mă autoriză să inspectez frontiera pe Prut până la Ungheni și, în special, să examinez starea și întreținerea bărcilor, pe cari Marina Militară le încredințase companiilor de dorobanți pentru nevoile serviciului de pază pe Prut și a raporta Comandantului Marinei, la înapoere.

Itinerariul, care însoțea ordinul de plecare, îmi fixa localitățile ce aveam de vizitat pe Prut și timpul de staționare în ele. Pentru comuna Oancea, care mă interesa în deosebi, aveam 3-4 zile de staționare, fiindcă era reședința unei companii de dorobanți cu schimbul.

Cu multă grijă și atenție — până în cele mai mărunte lucruri — am pregătit vaporașul pentru plecare și, în ajun, cu învoirea Comandantului Marinei, Amiralul Murgescu, am îmbarcat la bord tot avutul meu: soție, copilul cu cărutul său și bona respectivă.

Era spre seară, cu vreo oră înainte de asfințitul soarelui, într'o zi caldă, liniștită și frumoasă de Iulie, când am acostat la Oancea. Căpitanul Chiriță, comandantul companiei de dorobanți, locotenentul Miclescu cu logodnica sa și familia ei, ne așteptau pe mal. I-am introdus la bord și, după prezentările de rigoare și vizitarea vasului, am pornit cu toții să luăm masa la d. Ralea, viitorul socru al camaradului Miclescu.

Intr'o curte răzășească, plină cu flori și copaci roditori, era întinsă o respectabilă masă, împrejurul căreia ardeau focuri de băligar, ale căror fumuri păzeau masa, și pe noi, contra valurilor de țânțari cari ne asaltau.

Lună plină. Sub razele ei, și printre coloanele fumului, cari se ridicau drept în sus, ca niște coloane de marmoră neagră ale unui templu magic din antichitate, — Prutul sclipea ca un torent de argint viu.

Vraja nopții, masa copioasă, vinul alb natural și bun din propria vie a lui moș Ralea, ca și cavalul fermecător din care cânta căpitanul Chiriță — un moșnegel blând, simpatic și vesel, — ne-au ridicat la toți presiunea veseliei. Târziu, către sfârșitul mesei, bătrânul Ralea — un mehenghiu — ne-a dat o spirituală și hilariantă lecție de echilibru, care merită — cred — să fie povestită aci.

Ne pomenim deodată, cu moșul, că ne aduce vin roșu la masă, spunând:

— Amù, să-mi gustați și din ghirghilul aista și să vă dați părerea.

— Nu bem moșule, răspundem amândoi (Miclescu și eu). Ce, vrei să ne pierdem echilibrul? Atâta lucru, doar, am învățat și noi pe unde am umblat: să nu amestecăm vinurile.

— Păi.. .ăți fi știind multe dvs., că de... sunteți... oameni umblați, dar feții mei, tocmai ca să nu vă pierdeți echilibrul, de aceia vă dau două feluri de vinuri. Fiindcă, trebue să știți că vinul alb cu cel roșu, nu se amestecă niciodată. Este adevărat, vinul se urcă la cap dar, când vă cuprinde amețeala, dacă sunt două vinuri — alb și roșu — ele se contra-balansează și vă echilibrează: când unul se duce în stânga capului, celalt fuge în dreapta, când unul pleacă la frunte, celalt se cară la ceafă și, astfel când vă împleticiți, nu o să cădeți niciodată nici pe dreapta, nici la stânga, nici în nas și nici pe spate, dar cu singura condiție, când porniți la drum să le vorbiți într'una: nu te lăsa albule, ține-mă roșule, — nu te lăsa roșule, ține-mă albule!

— Bravo, moșule! Să trăești!, am răspuns noi, după ce a încetat râsul care durase câteva minute. Păcat numai că nu este aci de față, să te asculte și profesorul nostru, care ne-a învățat *théorie du navire* (teoria echilibrului navei). Și, în adevăr spre ziuă, când am plecat cu moș căpitan Chiriță spre vapor, am reușit să ne menținem echilibrul, repetând formula lui moș Ralea: ține-mă albule, nu te lăsa roșule... Dar acum, când Prutul nu mai este graniță, ci este al nostru; când pe moș Ralea l-a acoperit de mult pământul și vila lui a dispărut — iar eu cu greutate îmi țin echilibrul, fiindcă bătrânețea nu-i chip s'o păcălești cu nici-o formulă!... — acum arterio-scleroza, mama bătrâneței, nu mă lasă să stau de vorbă, nici cu cel alb nici cu cel roș... *Sic transit gloria*... echilibrului omenesc!...

Sfârșindu-se timpul de staționare în Oancea, — după ce, mai întâi, îmi îndeplinisem serviciul și închiriasem o casă în care să-mi las familia, când mă voi înapoia la vale, — am plecat mai departe, la deal, pe Prut, satisfăcut de cele ce îndeplinisem acolo.

Trecusem de mult orășelul Leova de pe malul basarabean și mergeam spre Nemțeni. Prutul, în regiunea aceasta, era și mai pitoresc, pentrucă alături de terenuri băltoase cu stufăriile lor, se profilau și terenuri arabile mai ridicate acoperite cu diferite cereale, în deosebi porumb verde și câteva crânguri.

Era în primele zile a lunei August când, într'o după amiază, pela orele șase — după o căldură îndrăcită, am scos din salonul vaporașului căruciorul cu copilul și cu bona, la aer curat pe punte unde mă găseam cu soția și cu moș Costache, pilotul, care ținea cârma. Admiram cu toții priveliștile variate care defilau pe dinaintea noastră, și respiram din plin aerul curat — din care dispăruse mirosul de baltă, al unei zile splendide, cu soarele spre asfințit, cum numai luna August ni le oferă adesea ori.

— Domnule Comandant, dați iute la mal, că face cazanul explozie!...

Era vocea șefului mecanic, pe care îl chema tot Costache.

Am înlemnit!... N'am dat nici un ordin!... Moș Costache, pilotul, a pus toată cârma banda la babord, fără să mă întrebe, fără să-mi spue ceva. Vaporașul și-a înfipt cu toată viteza prova în malul drept românesc și sbaturile s'au oprit... Toți soldații, afară de fochiști, s'au îngrămădit instantaneu în jurul meu și al familiei. Intr'o clipă au aruncat pe mal copilul cu cărut, soție și bonă; am sărit și eu, urmat de pilot.

In creerul meu se fixase ideia — și-l înlemnise — că o explozie a cazanului unui vas, este cea mai mare catastrofă care se poate întâmpla, contra căreia nu se poate lupta și din care puțini — și la întâmplare, — mai pot scăpa... Săritura bruscă, pe care o făcusem, m'a sdruncinat când am atins pământul, dar m'a și trezit. Desmeticit am privit în jurul meu: soldații și cu familia se depărtaseră, de mine și de vapor, o bună bucată de loc, — desigur de frica exploziei... Vaporașul pustiu — căci nu se vedea nimeni pe el — sta cu prova intrată în mal. M'așteptam să-l văd sărind în aer prefăcut în țăndări... Atunci mi-am adus aminte de legea comandanților: „Comandantul, trebue să stea neclintit, în orice împrejurare, la postul său și să nu părăsească bordul, în caz de sinistru, decât cel din urmă, dacă mai poate".

Ruşinat, m'am cutremurat... Disperat, cu moartea în suflet, dar hotărât, m'am repezit şi am sărit înapoi pe vas, coborând la maşină ca o bombă...

La maşină şeful mecanic şi cu ceilalţi doi soldaţi fochişti scoteau jăratecul afară din focarul cazanului, şi stingeau focul cu apă. Inegriţi de fum şi de cărbuni, cu mâinile arse de rangal (instrument cu care se scot cărbunii din focar), într'o căldură înăbuşitoare şi uzi leoarcă de sudoare, — ei îşi făceau datoria, fiecare la postul său, şi cu riscul vieţii lor..., pe când eu comandantul, şeful lor, fugisem şi sărisem ca un laş, de pe vas, de frica exploziei..., de frica morţii !... Un val de ruşine m'a cuprins din nou. Sângele mi s'a urcat la cap şi în obraji. Tâmplele îmi svâcneau şi inima bătea să-mi spargă pieptul.

— Ce este, domnule mecanic ?

— Cazanul a rămas fără apă. Fochistul nu l-a alimentat la timp. Explozia era inevitabilă, de aceia v'am strigat să daţi la mal, ca să vă salvaţi. Apoi am început imediat să trag focul afară ca să înlătur explozia, şi încă nu ştiu, dacă am reuşit.

M'am repezit îndată la sticla de nivel. Era înegrită de fum şi de praf de cenuşă. Nu vedeam nimic în ea. Repede am şters-o cu mâneca hainei. Era goală, fără apă, — deci era adevărat ce spunea mecanicul. Insă deodată — câlc — apare apa în sticlă.

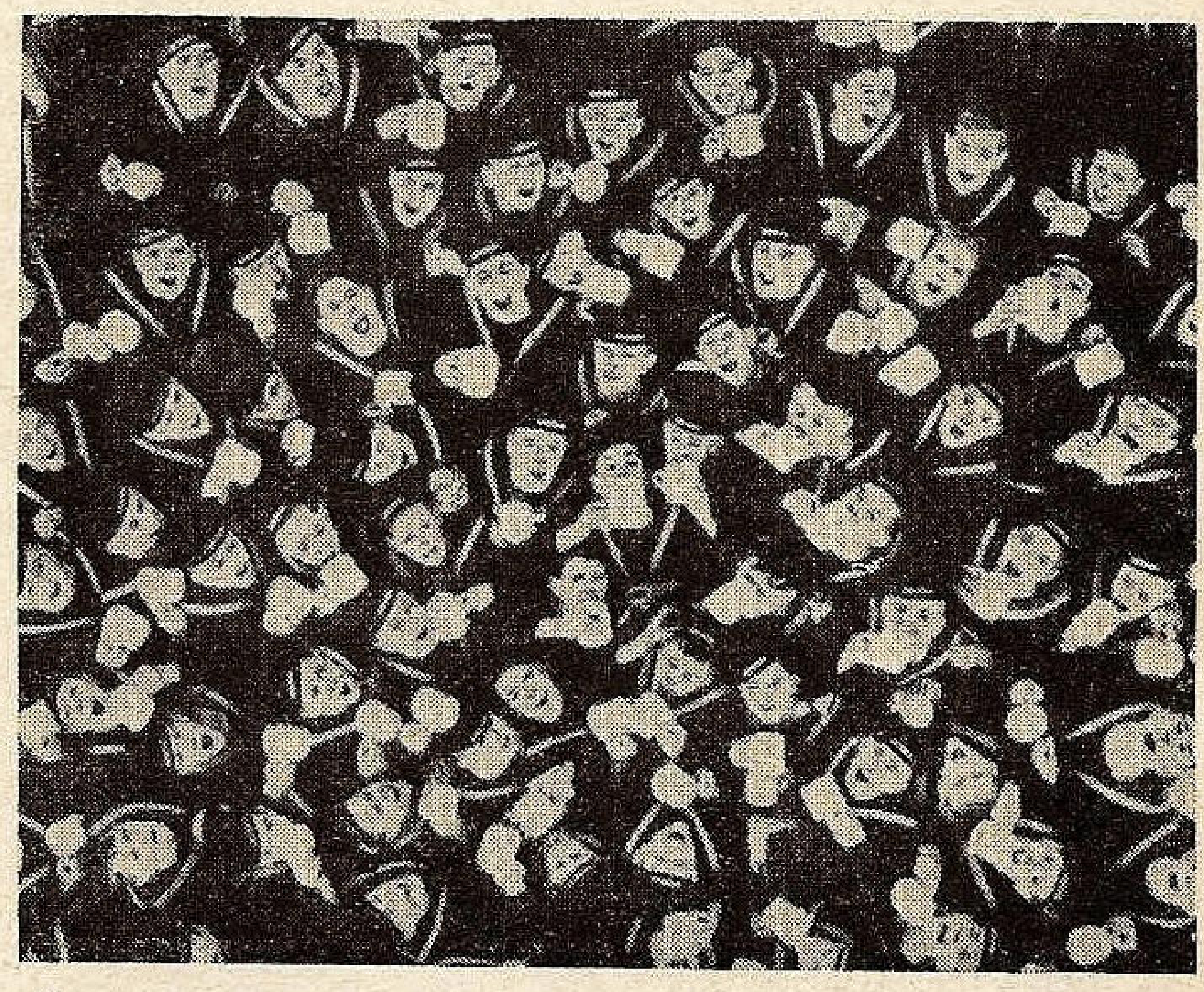
— Ce tot spui, domnule, că nu are cazanul apă ? Eu văd că are. Ia purjează sticla de nivel, să vedem dacă mai rămâne apă în ea. Mecanicul a purjat sticla şi apa a revenit la nivelul care trebuia ; prin urmare cazanul avea apă.

— Domnule mecanic, cazanul are apă. Dacă a dispărut apa din sticla de nivel —fapt de care te-ai alarmat — cauza este alta : cazanul este murdar, şi murdăria produce ebuliţiuni în el — d-ta o ştii foarte bine. Deci pune focul la loc şi lasă-l la gură, căci rămânem peste noapte aci la mal. La prima staţiune însă, care nu este departe, vei stinge focul, vei da apa afară din cazan şi-l vei spăla.

Când am eşit afară, pe mal, soarele asfinţea majestuos în dosul unui deal acoperit de un covor verde de porumb. Soldaţii cari îi lăsasem pe mal, văzând — probabil — că vaporul nu mai face explozie, şi nu primesc nici un ordin, culeseseră porumb verde ca să-l fiarbă şi mure, pe care le mâncau în tihnă.

Pe drum, reflectând la spaima ce am suferit, mi-am zis : practica oţeleşte, dar întâmplarea şi nevoia te învaţă minte şi te înţelepţeşte. De aci înainte, frică, da... este omenesc, laşitate, însă, nu. Din potrivă : inimă tare, nervi de oţel şi voinţă ca să le domoleşti, orice s'ar întâmpla. Şi, slavă Domnului, cât am navigat în S. M. R., am întâmpinat destule şi diverse întâmplări periculoase, din cari am reuşit să ies cu bine. Frică, mi-a fost, dar spaimă cu gândul laş al fugii, nu s'a mai strecurat, niciodată, în cugetul meu.

Lt. C-dor (r) D. DUMITRIU



Ce se întâmplă când un marinar se întâlneşte cu altul, şi apoi cu altul...

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

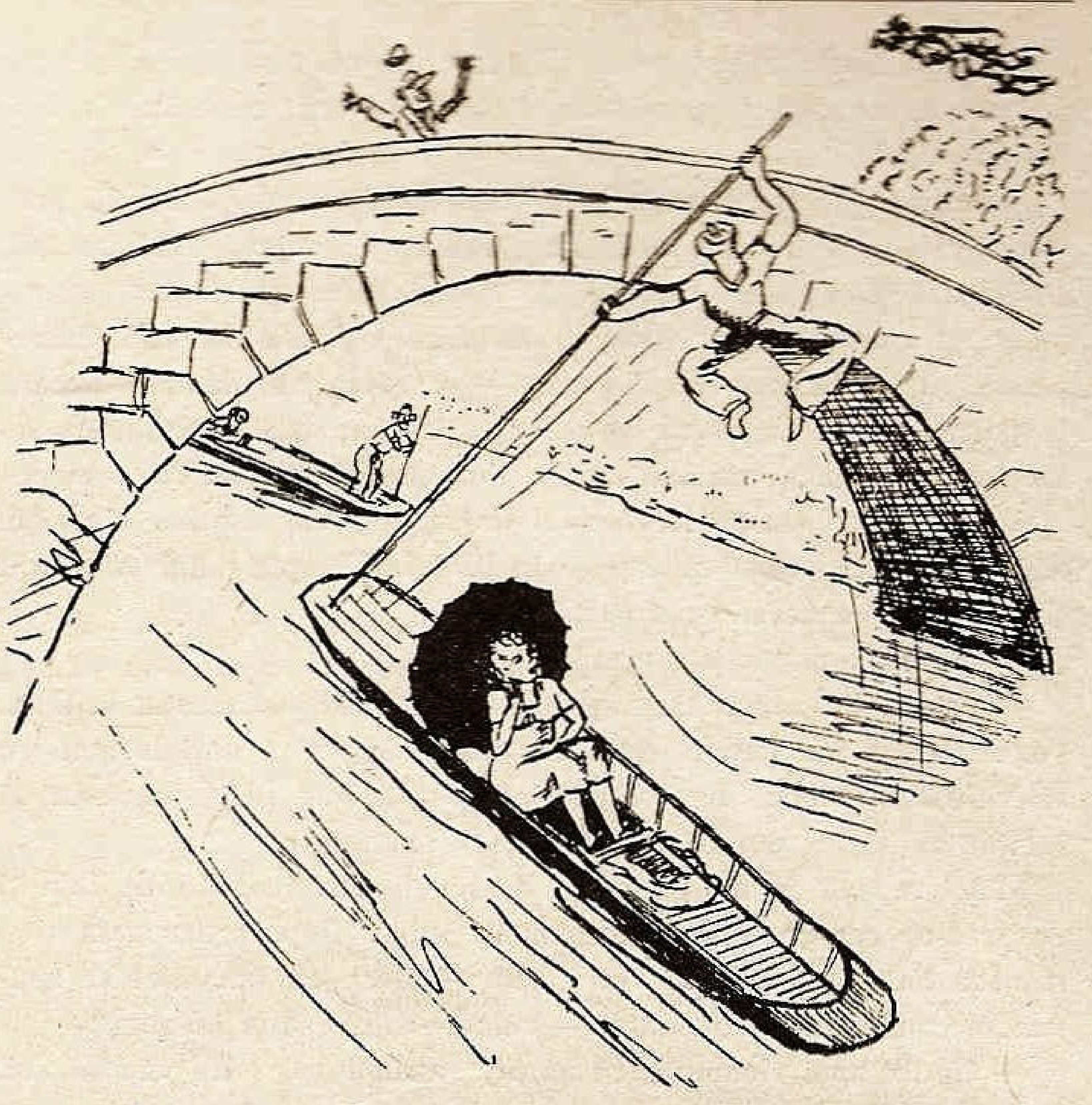
DIRECŢIUNEA GENERALA : BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POIENI
JUDEŢUL CLUJ

execută case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

Prospecte la cerere, la Direcţiunea Societăţii.

O INTRECERE...



— *Știu că ești atlet, Ionel, dar nu poți trece și tu pe sub pod ca toți oamenii ?*

(După „Evening News")

Delicioasa schiță de mai jos a fost însoțită de tot atât de delicioasele rânduri ce urmează :

MOŞ DELAMARE.

Vă rog frumos să nu vă supărați și să citiți rândurile mele. Sunt o mică membră a Ligii Navale : am 18 ani și aceasta e prima mea incercare literară.

Intr'adevăr sunt tânără, dar iubesc atât de mult marea și tot ce e in legătură cu ea, incât adesea imi pare rău că sunt fată. Aș fi vrut să fiu băiat, ca să colind mereu mările și oceanele : să fiu marinar. De aceea prima mea incercare, tot ei o inchin.

Moș Delamare, fii bun și corectează unde sunt greșeli, și dacă din prea mare fericire, merită să fie publicată in revista mării mele, public-o, Moș Delamare.

Am o bărcuță pe care o chiamă „Fiica Mării" *și dacă se poate, cu acest pseudonim vreau să rămân și eu.*

BOTEZUL MARINĂRESEI

Era într'o frumoasă seară de Iulie. Marea, după o săptămână de frământare, se liniștise, și în razele acelei „stăpâne a mărilor" era fermecătoare cum numai ea poate să fie. Cu câtă indiferență privea ea acel neîntrerupt du-te-vino între Cazinou și Vraja-Mării !...

Stăteam cu câțiva prieteni și o admiram în tăcere. Intr'un târziu, unul din ei, ca să risipească tristețea ce domnea, zise :

— Băieți, ce-ar fi s'o luăm razna pe mare ? Avem pe Sandu marinar, (era de pe Peleș) mai vâslesc și eu, și merge.

Ideia fu binevenită. Eu care nu așteptam altceva decât ocazia de a vâsli, i-am luat de braț și ne îndreptarăm cu toții spre debarcader.

— Lăsați-mă pe mine la vâsle, îi rog eu. De când am venit dela Cetate, n'am vâslit încă.

— Cum se poate, Lenuțo, să plimbi 3 băieți ! E greu intervine Sandu.

— Vâslim cu rândul ca să nu ne certăm, spune Rică.

— Ba nu. Ori vâslesc numai eu, ori nu mai merg cu voi.

— Ia te uită, să ajungi să fii dus de un marinar de baltă, sare Nicu.

— Cum ai spus ? Asta-i prea cu moț. Petrecere frumoasă și, foarte supărată, dau să mă întorc. Eu, marinar de baltă ! Şi asta, pentrucă sunt dela Cetatea-Albă! Cum. Limanul Nistrului e baltă ?

— Nu te supăra, intervine Sandu. Uite ce e : luați-vă la intrecere. Cine ajunge primul la dig, ne plimbă pe noi. (Ne aflam lângă Cazinou). Chiar la așa ceva nu mă așteptam. In definitiv e și firesc să mă întreacă un bărbat, atât de inițiat într'ale canotajului. Curajul mă părăsise, dar nu voiam să mă arăt. Şi acum, vrei, nu vrei, bea, Grigore, aghiasmă. Alegem bărcile și sărim în ele. Băieții nu mai puteau de râs.

— Stați mai aproape unul de altul, strigă cineva de pe mal. Ca să mă apropii, cu o mișcare greșită a vâslei, lovii barca în care se afla Nicu.

— Ai și început să dai în gropi, sare Nicu bucuros.

— Țin'te bine, nu ne face de rușine, strigară băieții de pe debarcader.

— Doar n'ați vrea să mă las intrecut de un marinar de baltă, râse el.

Mă uit urât la el, mă uit și la cei de pe mal și-mi vine să plâng, de ciudă că nu-i nimeni să mă încurajeze. Presimt că voiu fi întrecută și o să rămân pentru toți marinar de baltă. Un barcagiu mă întreabă dacă nu sufăr de „mal de mer". Până să-i răspund, Nicu mi-o ia inainte :

Din limba lui Voltaire
Unde la mamă, se zice mère.

— Nerușinatule, n'ai pic de...

— Gata, strigară băieții și nu-i mai pot răspunde. Odată comanda dată, spun și eu un „Doamne ajută" și mă depărtez. Nicu mai întârzie cu țigara, dar în curând mă ajunge, gata să mă întreacă. Ca să mă tachineze, comandă „unu, doi" mereu.

In definitiv, nu-i decât o simplă întrecere, dar mă gândesc la râsetele prietenilor și la porecla ce-mi rămâne în caz de învingere. Şi sunt sigură că voi fi învinsă... Nicu îmi aruncă din când în când câte un „merge, marinare de baltă ?" și râde. Mă trec mii de nădușeli, dar tac. Totuși am noroc. Vrând să-mi spue ceva, Nicu s'a înecat cu fumul țigării — pe care o mai ținea în gură — și începu să tușească. Până să-și revie, eu îi iau înainte și acostez în râsetele băieților care între timp veniseră cu toții aici pe dig. Debarc în culmea fericirii, iar Sandu se apropie de mine și-mi zice :

— Acum ești mulțumită, marinar de... mare ?

— Uite și noul marinar de baltă, țip eu veselă, când ajunge Nicu la dig.

— Ne-ai făcut de rușine, Nicule, unde-ți este marinăria ? Sau te-ai lăsat întrecut de politețe ?, îl întreabă prietenii. Nicu se desvinovățește, povestindu-și ghinionul, dar nimeni nu-l crede. Spun că prea prost e ticluită minciuna, dar nici eu nu caut să-l scot din încurcătură. A meritat după atâtea tachinări, iar marele „eveniment" a fost sărbătorit la „Vraja Mării" cu fastul cuvenit. Era botezul a doi marinari : unul de baltă și unul de... mare, veritabil. Plimbarea cu barca nu s'a mai făcut.

A doua zi, primesc un pachet acasă. Il desfac. E un frumos „Queen Mary" în miniatură, iar într'un coș al micului transatlantic un bilețel :

„Pentru extraordinarele aptitudini marinărești, dela Marinarul de baltă".

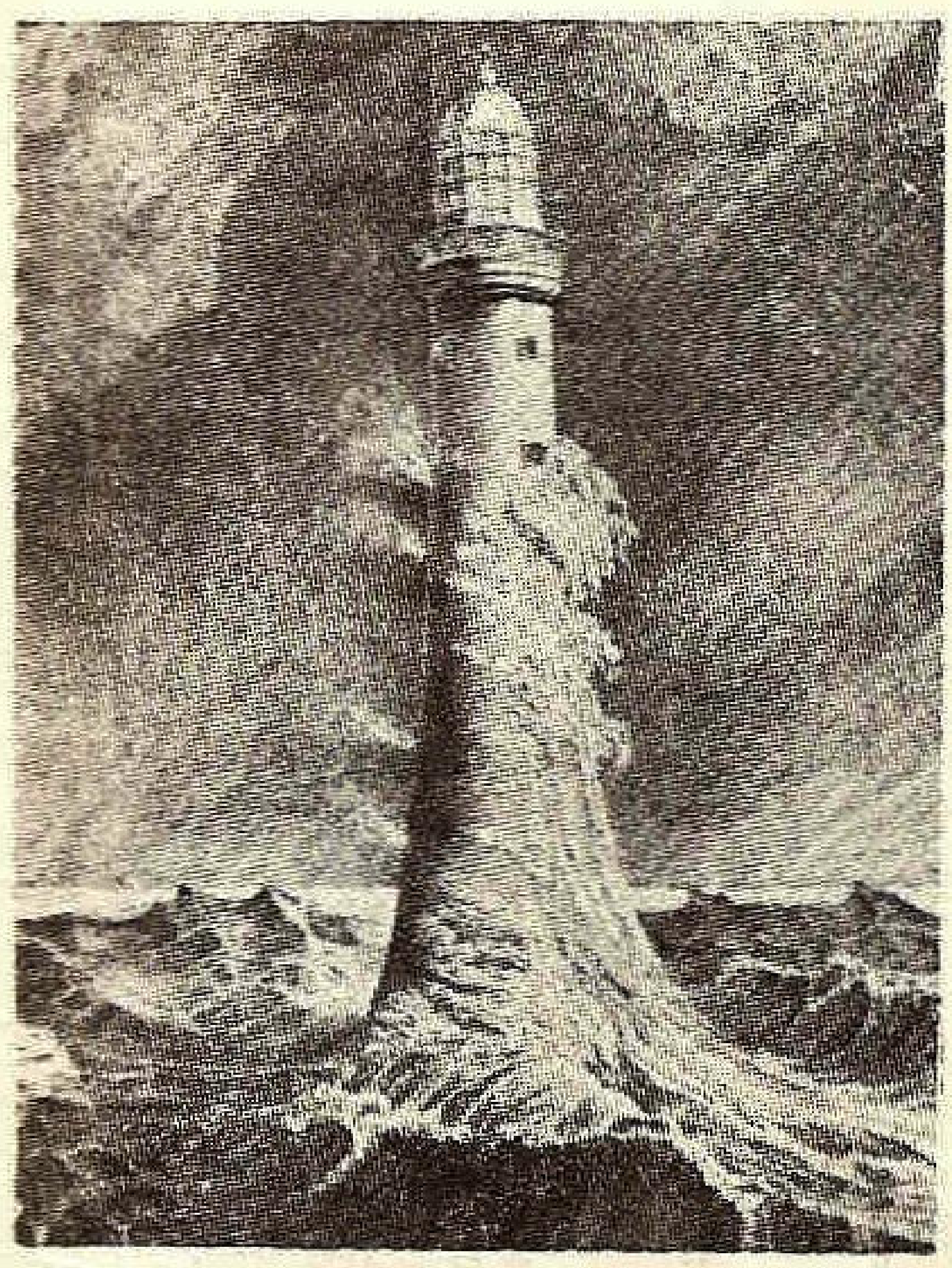
FIICA MĂRII Cetatea Albă

Straja farului...

In alba lucire, departe in zare,
E casa iubitei, la țărmul de mare.
M'așteaptă iubita intr'una, se roagă, se'nchină,
Cu dragostea 'n suflet, cu fruntea senină.

M'așteaptă iubita și ziua și'n noapte,
Tresare in tremur, la tainice șoapte.
Eu stau singuratec. Sunt strajă la far.
Privirea-mi spre casă, arunc in zadar !...

S'aļerg pescărușii, săgeți aripate.
Și val după val, tot mai iute se sbate.
Dar doru-mi străbate mai repede 'n zare,
Spre casa iubitei, cu ochi de cicoare.



Și'n minte o văd, aplecată la masă...
Cu gândul se'ntreabă : „Veni-va acasă" ?
Din lucru distrată, deodată s'oprește,
Spre far gânditoare și mută privește...

Talazuri uriașe fierbând de mânie,
In farul de piatră, isbesc cu urgie.
Dar sgomotul aspru, tăios, nesfârșit,
N'aud. In ureche-i doar glasul iubit...

Și'n noaptea târzie, când totu-i odihnă,
Când marea mugește, mereu fără tihnă,
Spre clara lucire, la caldul cămin...
M'așteaptă iubit-o,...
in vis, doar să vin...

LILLA GIUŞCA SPERANŢIA

Ceva

Se tângue marea'n surdină
Și-și tremură valul plângând,
Și-o lacrimă lasă să-i cadă
În noaptea pierdutului gând.

Iar luna, voioasă-i zâmbește
Din zările ei de abis,
Căci marea acum își jelește.
O noapte 'ngropată in vis

I. MIRCEA VELARU

Mare

Regat ce-ți pierzi, in zări, hotarul
De valuri vecinic sbuciumate,
Tu-ți strigi, în mugetu-ți, amarul
Durerii tale 'ncătușate...

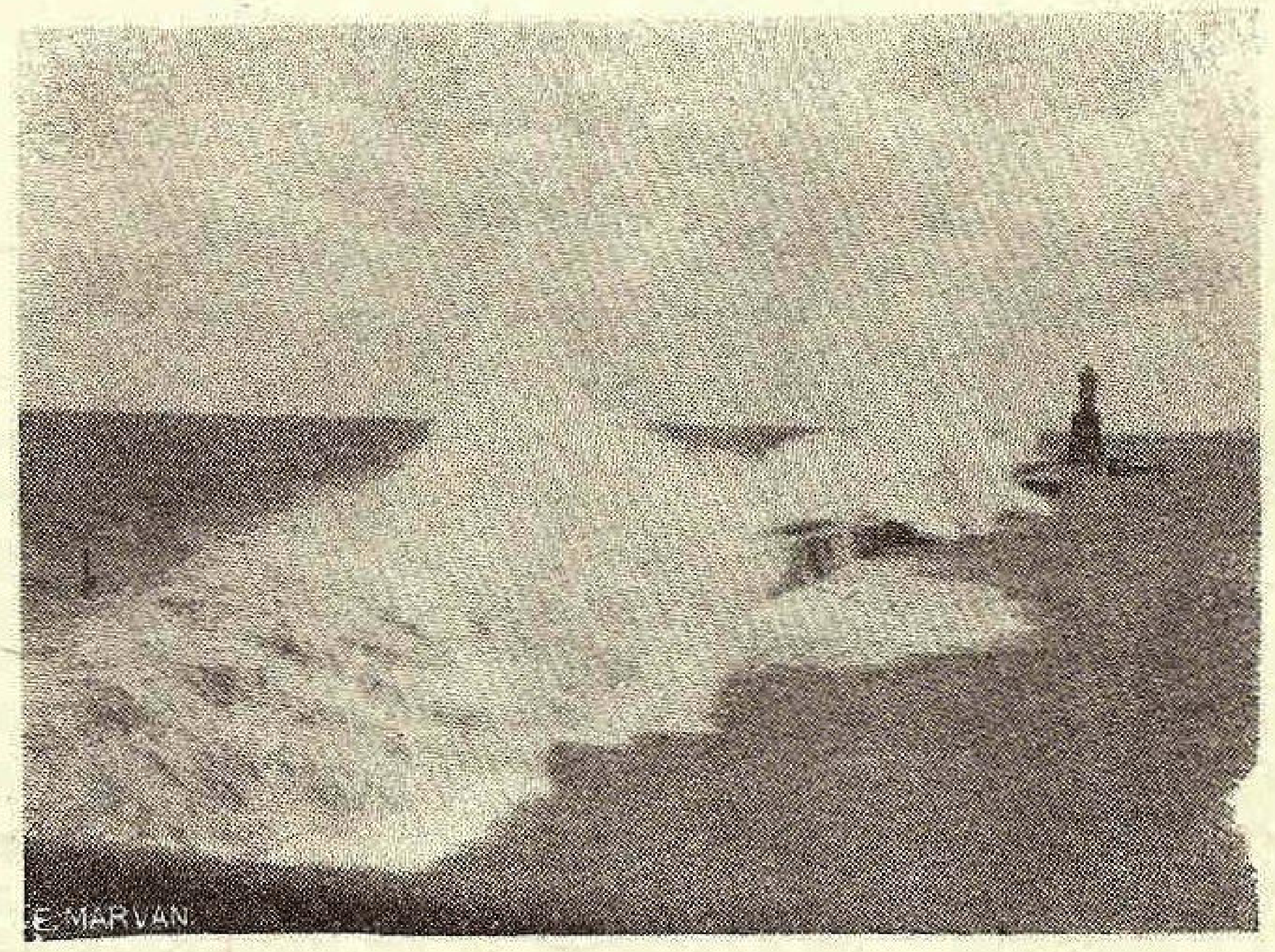
Când colți barbari de stâncă sură
Iți sfarmă'n spume albi-ți sâni,
Tu scurmi, mușcând cu dinți de ură,
Cătușa munților păgâni...

Și chiar în nopți cu lună plină,
Când pari un taler de atlas,
Eu ți-am ghicit sub unda lină,
Eternul sbucium făr'de glas.

In valul tău, brodat cu spume,
Ce cată'n zări, spre Dumnezeu,
Eu mi-am văzut, stingher de lume,
Oglinda sufletului meu...

La sânul tău, cu'nduioșare,
Mi-am plâns durerile intregi ;
Căci, ne'nțeles de nimeni — Mare
Tu, poate, ai să mă'nțelegi !...

B. B. CEDAN



Ianuarie pe mare

Pe mal — o tinguire par'că
Și 'n larg acolo unde Marea,
Cu cerul trist se înfrățește,
O pânză pe-un catarg — o barcă.

Un pescăruș dă rotocoale sus,
Peste tăceri de necuprins,
In ora 'nsângeratului apus,
Ce Marea Neagră a cuprins.

Iar briza cântă, 'n ritm de val
Pe struna valurilor reci,
Ș'aduce noaptea înspre mal,
Un vuet trist, ca cel de veci.

E prevestirea zilelor ce vin
Și a furtunilor în cari,
De nostalgia unui drag cămin,
Vor plânge — atâția marinari ?

Sau melodia ce o spune
Ianuarie mărilor senine,
Nepăsătoare și nebune
In toiul iernei care vine ?

NAKY VAL.

CONFERINŢE

„Apele, Dunărea şi Marea Noastră"

In urma unei hotărâri a comitetului Central, Liga a făcut apel la cele mai distinse personalităţi ale culturii româneşti pentru a onora ciclul *„Apele, Dunărea şi Marea Noastră"*. Apelul a găsit cea mai caldă primire şi au binevoit să accepte pentru Istorie, d. Profesor Universitar *N. Iorga*; pentru geografie, d. Profesor *S. Mehedinţi*; pentru jurisprudenţă d. Profesor universitar *N. Daşcovici*; pentru literatură d. avocat *I. Gr. Perieţeanu*; pentru sportul nautice, d. inginer *N. Caranfil*; pentru porturi, d. inginer *Mihalopol*.

Conferinţele s'au ţinut în sala Fundaţiei Universitare Carol I în fiecare Miercuri, — afară de a d-lui Profesor Daşcovici, — şi au fost cercetate de un numeros public, atras atât de calitatea distinşilor conferenţiari, cât şi de interesantele subiecte ce se desvoltau, dar mai ales din dragostea pentru Liga Navală Română.

Ciclul trebuia să fie deschis la 2 Februarie, de d. profesor *S. Mehedinţi*. D-sa îmbolnăvindu-se în ultimul moment, a vorbit d. *Mihail Negru*, membru în comitetul central, mare iubitor al aerului şi al marinei, conferenţiar gustat, despre *„O călătorie peste Ocean"*, care va apare în întregime în numărul viitor.

A doua conferinţă:

UN MISTER PASIONANT AL MĂRII

— în faţa unei săli arhipline, a desvoltat-o la 9 Februarie d. Ing. *N. Caranfil* cel dintâi ministru al Aerului şi Marinei, Vice Preşedinte de Onoare al L. N. R.

Pentru cei ce cunosc pasiunea d-lui Caranfil pentru mare şi călătoriile sale în Mediterana pe nave cu vele, nu a fost un motiv de mirare că şi-a ales un astfel de subiect cu caracter tehnic; expunerea d-lui Caranfil a surprins prin coloratura romantică pe care d-sa i-a imprimat-o.

Conferenţiarul a descris „viaţa romanţată" a *anguilelor*, arătând cum dintr'un mic animal, aproape invizibil — leptocefalul — transportat de curentul Golf-Stream din Marea Sargaselor până în insulele Azore şi mai apoi în Marea Mediterană şi dealungul coastelor vestice europene, printr'un mister al naturii, confundat altădată cu un fenomen de generaţie spontanee, aşa numită „civelă" se transformă în peştele destul de cunoscut sub numele de anguilă şi savurat în deosebi de gastronomii din vestul Europei. Acest minunat peşte, care abia după 10 ani de evoluţie, dintre cari 3 petrecuţi pe drumul dintre marea Sargaselor şi coastele Europei şi următorii 7 trecuţi prin urcarea cursurilor râurilor şi apoi prin trecerea din aceste albii de râuri în bălţile şi lacurile cu ape dulci din vecinătatea lor, — se întoarce, pe un drum care cu toate cercetările savanţilor a rămas până acum necunoscut, până exact în locul din care plecase sub forma de leptocefal, pentru a dispare în fundul oceanului la cca 9000 m. Dar, de unde la plecare spre Europa sub formă de leptocefal de numai 2—3 cm. se lasă dus de curenţii calzi de suprafaţă ai Golf-Stream-ului, la întoarcere, spre marea Sargaselor, acum anguilă de aproape un metru lungime, merge numai la adâncimi mari şi prin propriile forţe, într'o aşa numită călătorie de nuntă spre „Edenul anguilelor" care este în fundul Oceanului Atlantic, între Insulele Bermude şi Marea Sargaselor. Viaţa acestui peşte, cu adevărat un continuu mister pasionant, se închee, aşa cum trebuie, cu o mistificare: după liberarea ouălelor în apa oceanului, anguila de ambe sexe dispare fără urme. Cu toate sforţările oamenilor de ştiinţă, cari se continuă şi în vremurile actuale, viaţa anguilei din acest ultim moment a rămas un mare mister. Se poate presupune că devine unul din monştrii marini ce roesc în fundul oceanului.

D. inginer Caranfil a precizat că o întâmplare pe care a trăit-o pe bordul unui mic vas cu pânze, l-a făcut să cerceteze cu pasiune această chestiune ştiinţifică, pentru care savantul danez Iohan Schmidt şi-a dedicat întreaga viaţă. De 80 ani în urmă, viaţa anguilei a fost studiată parţial, dar rezultatul cercetărilor nu a fost cunoscut până acum decât de oamenii de specialitate. D. Nicolae Caranfil a reuşit să ţie mereu atent auditorul, interesându-l în mod deosebit, cu atât mai mult cu cât ultimele descoperiri asupra metamorfozelor anguilei datează de numai câţiva ani. D. N. Caranfil şi-a încheiat expunerea printr'o caldă descriere a muncii de o viaţă întreagă a lui Iohan Schmidt, căruia i se datoresc cunoştinţele cu adevărat minunat-pasionante, asupra anguilei.

D. Inginer N. G. Caranfil conferenţiind în ciclul Ligei Navale în sala Fundaţiei Carol I.

A treia conferință :

MAREA ȘI STRÂMTORILE DIN PUNCT DE VEDERE JURIDIC.

— a fost ținută Sâmbătă 19 Februarie, de d. *N. Dașcovici,* profesor la Universitatea Mihăileană din Iași, autor al unor lucrări de mare valoare, în legătură cu Dunărea și marea noastrtă. Regretăm că nu putem da decât rezultatul de mai jos :

Prin „marea noastră" înțelegem nu numai coasta noastră maritimă de 450 km., dar și regiunea gurilor Dunării, așa zisa Dunăre maritimă, unde sunt cele două porturi mari ale Românei, pentru comerțul și navigația maritimă : Galați și Brăila. Dunărea, în întregimea ei, și cu strâmtorile dela Bosfor și Dardanele, alcătuesc un *întreg solidar* pentru *toate* popoarele din basinul dunărean, care sunt lipsite de o ieșire proprie la marea liberă și n'au alt drum de apă decât calea Dunării prin strâmtori, mai departe, în largul lumii.

Insemnătatea transporturilor pe apă fiind în strânsă legătură cu structura economică a Statelor din bazinul dunărean, prin eftinătatea transporturilor de apă în comparație cu cele de uscat, urmează că, pentrtu România agricolă și producătoare în genere de materii prime, cu volum mare corespunzând la o valoare mică, drumul apei are o însemnătate vitală economică și politică.

Legătura unitară dintre Dunăre și strâmtori se vădește dealungul istoriei, din antichitatea cea mai depărtată, cu legendele și coloniile grecești din Marea Neagră și dela gurile Dunării, în perioada medievală cu concurența dintre republicile italiene, apoi în vremea stăpânirii absolutiste turcești care a transformat Marea Neagră într'un lac interior închis pentru pavilioanele streine, și până în timpurile moderne, trecând prin lupta Europei de a-i împiedeca pe Ruși să transforme, la rândul lor, această mare într'un lac rusesc, închis celorlalte pavilioane, după pilda turcească.

D. Profesor Iorga conferențiind pentru L. N. R.

Toate luptele și toate frământările acestea între alții (Austria, Rusia, Turcia și marile puteri apusene), s'au desfășurat peste capul și trupul nostru în răstimpul iernei istorice a neamului românesc, *dela închiderea definitivă a strâmtorilor până la redeschiderea lor pentru toate pavilioanele de comerț în 1829* (pacea dela Adrianopole) și până la 1923 (pacea dela Lausanne) când au fost deschise și pavilioanelor de războí ale tuturor.

Conferențiarul a trecut în revistă o lungă serie de date istorice din care s'a vădit legătura soartei Dunării și a strâmtorilor până la revizuirea dela Montreux din 1936 când, în loc de progres, regimul juridic al mării noastre a făcut un regres potrivit intereselor rusești, care vor să păstreze un caracter de excepție regimului juridic al strâmtorilor și al Mării Negre, în așteptarea momentului, pândit de veacuri, pentru transformarea acestei mări într'un lac rusesc.

Conferențiarul a criticat acțiunea noastră diplomatică pregătitoare dinainte de conferința dela Montreaux, din care pricină n'am isbutit, în clipa când se remilitarizau strâmtorile, să fi dobândit cel puțin *două* lucruri absolut necesare : *desființarea taxelor nejustificate de trecere și păstrarea Comisiei Strâmtorilor* ca organ de control și de garanție internațională a libertății de intrare și de *ieșire din marea noastră.*

Ne ajung taxele de neînlăturat dela gurile Dunării, din pricina naturii împotmolirilor permanente, care cer lucrări de întreținere a navigației. Cât despre Comisia Strtâmtorilor, ea trebue să rămână în ființă, cu un compliment al Comisiei Europene Dunărene și ca un instrument permanent de garanție internațională împotriva scopurilor egoiste de stăpânire exclusivă ale unora. Momeala cu care am fost purtați de vecinii dela răsărit, în acțiunea noastră diplomatică n'a fost altceva decât aceiași cunoscută momeală dealungul istoriei naționale, pe tema frăției creștine de odinioară sau a antirevizionismului de astăzi, cu scopuri nemărturisite de revizionism și de expansiune în Marea Neagră.

Avem, în marea noastră și la gurile Dunării, de apărat nu numai interesele noastre egoiste, ci suntem purtătorii și reprezentanții unui interes general european, al bazinului dunărean întreg, care corespunde perfect cu interesele independenței noastre economice și politice.

La a patra conferință :

PERMANENȚA ISTORICĂ A DREPTURILOR NOASTRE LA DUNĂRE ȘI MARE.

a vorbit cu cunoscuta-i vervă și competință d. Profesor Universitar *N. Iorga,* în ziua de Miercuri 23 Februarie. Conferința va apare în broșură și se va distribui membrilor ca supliment într'un număr viitor.

Inainte de conferință d. *Amiral I. Coandă,* vicepreședintele Ligii Navale Române a adus, în numele comitetului, cele mai călduroase mulțumiri savantului conferențiar pentru marea cinste de a fi acceptat să vorbească în ciclul de propagandă al L. N. R.

„Cuvântarea d-voastră nu poate rămâne fără urmări binefăcătoare pentru propășirea Ligii, atrăgând un cât mai mare număr de membri iubitori de mare, ași putea spune de țară, putând astfel aduce la îndeplinire inalta dorință exprimată de iubitul nostru Suveran, Președinte activ al Ligii, care dorește să vadă înscrisă în Ligă massa cea mare a populației românești, căci, — zice Suveranul, — „iubirea de mare și spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educația unei națiuni".

D. Profesor Iorga, după ce arată cât de mare este entuziasmul pentru mare în alte țări vecine nouă, ca Bulgaria cu 10.000 membri în Liga lor Navală, Polonia cu 600.000 membri în Liga Morska şi Cehoslovacia, spune că suntem înconjuraţi de neprieteni cari printr'o intinsă propagandă caută a ne tăgădui nu numai drepturile câştigate cu atâtea sacrificii, dar chiar existenţa şi stăpânirea de veacuri a meleagurilor şi apelor noastre. Intre alţii, un profesor bulgar, Mustafacief, aduce ca argument în susţinerea tezei lor că, odată ce numele peştilor şi al uneltelor de pescuit nu sunt de origină română, însemnează că noi nu am fi avut nici o legătură cu apele noastre.

Noi ne întrebăm însă: dar numele mediului în care trăesc peştii — *lac, râu, mare* — ca şi al navelor — *luntre, corabie,* — nu sunt romane? Dacă am merge pe această cale ar urma că noi nu am avut depe vremuri legături de gât, fiindcă cuvintele „fular" şi „cravată" nu sunt de origină latină; nu am fi practicat jocul mingii, fiindcă noua numire de „ball" nu este română! Nu este prima dată când unor lucruri vechi li s'au dat numiri noui, cari au rămas.

Noi avem o permanenţă nediscutată în apele noastre, cari au existat, ca şi noi, înainte de a fi populate de peşti. Dacă s'ar cerceta trecutul pescarilor noştri dela Turtucaia, multe lucruri interesante s'ar afla. Cum pot contesta aşezările noastre la baltă cei cari prin conformaţia malurilor dunărene nu au bălţi?

E drept că râurile au nume slave, dar sunt şi multe de origină turanică. Se poate vorbi de aşezări statornice turanice, când ei erau nomazi? Dar numele râurilor albaneze nu sunt tot slave? Cine s'ar încumeta să conteste că albanezii nu sunt de veacuri acolo unde sunt?

Un alt argument, în favoarea noastră, este constatarea că viaţa poporului nostru e orânduită după cursul apelor, — olteni, jieni, argeşeni, — cu caracteristice distincte în cântece, costume, obiceiuri cari urmează albia râului de care sunt legaţi.

Trecând dela tradiţie la *politica românească a apei,* aceasta a luat fiinţă dela întemeierea Brăilei (1380—1390) până unde veneau „corăbii din toată păgânătatea". Aceasta dovedeşte permanenţa istorică, chiar când se face cu sărituri, căci cu acea epocă reapare ceiace a fost pe vremea elenilor. In virtutea acestei permanenţe, datori suntem a ne substitui acolo, unde pe vremuri a fost coroana Pontului Euxin.

Muntenii, prin domnii basarabi, au fost cei cari stăpâneau până la marea cea mare, corăbiile veneziene mergând până la Nicopole. Moldovenii au ajuns mai târziu, din câteva sărituri, la mare. Sigismund ţinea să stăpânească Dunărea, moldovenii au salvat-o.

Din cele petrecute în trecut, noi, cei de azi, trebue să tragem învăţăminte. Nu trebue să cerem toate dela stat, ci, ca şi în trecut, să trezim sau să ţinem treze energiile populare. In vremuri toate cuceririle le-au făcut energiile populare, chiar şi întregirea neamului. Pescarii de altădată cucereau pentru dânşii. Strămoşii noştri ciobani ne arată drumul ce-l urmau până în Caucaz, şi Bug. Intreg trecutul ne impune o cultură şi o datorie, căci viaţa neamului nostru nu începe cu constituţia dela 1866, ci de mii de ani şi nimeni nu ne poate contesta această vechime pe apele noastre cari sunt şi trebue să fie în special de noi folosite.

La a cincea conferinţă.

CE A INSEMNAT DUNĂREA ŞI MAREA PENTRU NOI

— d. prof. *S. Mehedinţi,* a început prin a arăta că viaţa poporului nostru a avut şi are două coordonate: deoparte muntele şi codrii, de altă parte Dunărea şi Marea. Cine zice Dunăre trebue să zică numai decât şi Marea Neagră; şi nu numai atât, dar trebue să mai zică şi Bosfor, care nu e, din anume puncte de vedere decât o prelungire a Dunării şi să adaoge strâmtoarea Dardanelelor, un fel de continuare a „Dunării bosforeene".

In adevăr, în toată istoria neamului românesc întâlnim Dunărea la fiecare pas. Gândiţi-vă numai la secolul al XIX-lea. Intregirea teritorială a statului român a fost determinată în cea mai mare parte de Dunăre. Dovezi? Răpirea Basarabiei în 1812, desfiinţarea raialelor în 1829, prima unire, 1878 şi 1913, când devenim zăvor.

Tot aşa şi marea vecină ne-a reflectat lumina sau umbra ei. Epocile de înflorire a neamului românesc din Carpaţi şi ţinuturile dela poalele lor, au fost acelea când Marea Neagră era liberă şi plină de roadele civilizaţiei. Din contra, când marea se întuneca şi devenea pustie, umbra se întindea şi peste viaţa poporului legat de sistemul Carpaţi. Lumină pe vremea lui Dromichete şi Borebista, întunerec când încep invaziile: lumină cu venezienii şi genovezii, întunerec sub turci.

Toţi marii noştri oameni de stat: *Borebista* în vechime, *Mircea* şi *Ştefan cel Mare,* furtunos, viteaz şi smerit în evul mediu, *Mihai Viteazul* şi în zilele noastre *Carol I* şi *Ferdinand I,* şi-au întors privirile cu deosebită luare aminte spre Dunăre. Iar ziua cea mai neagră al istoriei contimporane a fost 17 Februarie 1913, când Dunărea şi marea ajunseseră total oblonite: a fost ciuntirea şi răstignirea neamului nostru.

D. profesor citeşte câteva date din care reiese că pe când Liga Navală nu are decât 4.000 membri, cea bulgară are 10.000, cea jugoslavă 120.000, iar cea polonă 600.000. Ar trebui educat tineretul, iar harta cu hotarele din 1918, cu munţii pierduţi, Dunărea pierdută, Marea pierdută, ar trebui să stea pe peretele tuturor şcolilor şi al tuturor instituţiilor militare, ca îndemn de mare grijă şi necurmată muncă de pregătire, faţă de cei care pândesc hotarele României.

După aplauzele ce nu mai contenesc, d. *Comandor A. Negulescu,* secretar general al Ligii Navale spune:

„După mulţumirile d-lui amiral Coandă, şi aplauzele cu cari dv. aţi încadrat minunata conferinţă a d-lui profesor *Mehedinţi,* s'ar părea că nu ar mai fi nimic de adăogat de cât invitaţiunea de a nu lipsi Miercurea viitoare când va vorbi d. inginer inspector general Mihalopol.

Totuşi vă rog a-mi îngădui două minute cu ceasornicul în mână, pentru a vă face o destăinuire. Atunci când comitetul L. N. R. a apelat la cei mai de seamă reprezentanţi ai gândului, scrisului şi cuvântului românesc, nu a întâmpinat nici un refuz; contrariu. Dintre toţi însă răspunsul d-lui profesor Mehedinţi, a fost cel mai înflăcărat, şi mai categoric:

„In anul acesta sunt prins de multe de toate. Când e vorba de trebile ce se leagă de *oştire şi marină,* nu pot răspunde *nu.* Voi face tot ce-mi va fi cu putinţă, spre a nu lipsi, din programul conferinţelor Ligii Navale"..

Noi rezervasem d-lui profesor chiar inaugurarea ciclului, dar cum nu este omul stăpânul vremurilor, o răceală în ajunul zilei hotărâte, — 2 Februarie, — a amânat plăcerea şi dorinţa de a savura cele expuxe astăseară, cu o lună înainte. Noroc că Februarie are numai 28 zile.

Din cele spuse reiese interesul pe care iluştrii cuvântători, cari ne-au onorat dela această tribună, îl au pentru *marile probleme,* în legătură cu apele noastre, cât şi dragostea pentru Liga Navală, care luptă ca aceste probleme să fie cunoscute şi de marele public.

Aceasta este datoria şi rostul ori cărei ligi navale. Ţări maritime ca *Anglia,* unde s'ar putea spune că nu ar mai fi nevoie de o asemenea ligă, fiecare englez fiind conştient de ce înseamnează *supremaţia mări!* pentru o ţară insulară şi colonială, are totuşi o *„Naval League"* cu peste trei milioane membri, din cari 300.000 doamne şi domnişoare. Membrii ei sunt legaţi pe cuvânt de a nu da votul de cât acelor partide cari au în program desăvârşirea programului naval al amiralităţii.

In altă ţară vecină nouă, *Polonia,* numai graţie activităţii Ligii lor, — *Liga Morska i Kolonjalna,* — care numără peste 600.000 membri şi fiecare funcţionar din oficiu este membru, plătind zlotul lunar, vedem că deşi are numai 70 km. ţărm maritim, posedă 9 transatlantice, portul Gdynia concurează Constanţa, iar navele lor pe ale S. M. R. Oameni mari, mareşali, generali activi ies în stradă şi fac manifestaţii pentru a obţine colonii. In fiecare an se adună dela popor câte 100—140 milioane *într'o singură zi,* iar o singură provincie, Pomerania, a făcut dar nava şcoală „Dar Pomorza", de două ori mai mare de cât noua navă şcoală Mircea.

Cu atât mai mult la noi este nevoe de o cât mai aprigă propagandă pentru ca apele noastre, de noi să fie folosite. Trebue să dispară credinţa că marina e un lux. Când cei cari iubesc Liga Navală se adresează cuiva, răspunsul stereotip este: *„Ce folos am?"*. Dar trebue să se înţeleagă odată că dacă Liga nu poate oferi foloase directe, — gratuităţi pe CFR. şi vapoare, — multe foloase indirecte s'ar revărsa peste ţară din cele trei miliarde şi mai bine, în valută forte ce trec frontiera, sub formă de navluri plătite navelor străine, precum şi din alte miliarde cari ies pentru reparaţiile la şantierele navale străine, unde ne andocăm anual navele de război şi de comerţ.

Oameni iluştri v'au arătat diferitele feţe ale problemei apelor Dvs. cari aţi onorat aceste conferinţe făceţi-vă *ecoul* celor auzite aci şi provocaţi acel *„elan al energiilor populare"* de care vorbea d. profesor Iorga, sprijiniţi prin viu grai acţiunea Ligii Navale, spre a se împlini dorinţa Augustului nostru Preşedinte care în numărul festiv a binevoit să scrie: *„Opera L. N. R. e o operă la care trebue să se înhame nu numai un comitet restrâns de oameni de bunăvoinţă, ci masa cea mare a populaţiei româneşti"*. Fiţi purtători de facle.

Ne facem o plăcută datorie redând rezumatul conferinţei

ASPECTE DIN POLITICA NAVALĂ

ţinută de d. Vice-Amiral *I. Bălănescu* la Ateneul Român, Duminică 20 Februarie, ora 9 seara în faţa unui numeros şi select public, cu ocazia primirii d-sale ca membru al instituţiei de cultură, fondată de regretatul Essarcu.

D-l Vice Preşedinte al Ateneului Român, Ştefan C. Ioan a prezentat publicului pe d. Vice Amiral I. Bălănescu, care în urma manifestărilor sale de cultură superioară şi a strălucitei sale cariere marinăreşti, este primit ca membru al Ateneului Român.

„Popoarele Mediteranei Orientale — a spus conferenţianul — ne-au adus primele raze de civilizaţie şi primele cunoştinţe în arta marinărească.

Civilizaţia ţărilor aşezate dealungul Dunării şi Mării Negre, este în mare parte repercusiunea civilizaţiei mediteraneene.

Toate popoarele mediteraneene au adoptat o politică navală bazată pe situaţia geografică, resursele solului şi însuşirile războinice şi marinăreşti ale poporului.

Vom arăta spiritul în care s'a făcut ascensiunea acestor popoare şi contactul de idei şi influenţe ce fiecare din aceste popoare, le-a avut cu noi pe Dunăre şi Marea Neagră.

Primul popor mediteranean sunt *Cretanii*. Creta a fost un mic imperiu insular, care şi-a întins dominaţia maritimă din Sicilia până în Siria şi Palestina. Civilizaţia Cretei era tot aşa de veche ca a Egiptului. Datorită unei flote maritime şi unei politici navale, Creta a strălucit câteva secole în Mediterana.

Fenicienii urmează ca naţiune stăpânitoare a mării. Ei nu erau nici filosofi, nici artişti, nici literaţi ca Cretanii dar erau neîntrecuţi *marinari şi negustori*. Au explorat mările depărtate şi au descoperit isvoare de bogăţie.

Politica lor navală cuprindea comerţul maritim, cucerirea coloniilor şi crearea debuşeelor, stăpânirea căilor de comunicaţie maritimă şi crearea libertăţii de mişcare.

Helenii dobândesc supremaţia maritimă prin luptele crâncene cu Perşii. *Este prima ciocnire a Occidentului cu barbarii Orientului.* Sforţările lor s'au încoronat prin memorabila victorie de la Salamina. Politica lor navală constă în *întinderea comerţului maritim şi stăpânirea comunicaţiilor în Mediterana, Marea Neagră şi Dunăre.*

Această politică navală a fost mult ajutată de situaţia geografică şi însuşirile superioare marinăreşti ale poporului.

Romanii au obţinut supremaţia mării, numai după ce şi-au creiat o flotă cu care au cucerit *Cartagina*, apoi, după ce cucereşte *Egiptul*, Roma întinde supremaţia în toată Mediterana.

Bizantinii au înfrânt pe Arabi în trei bătălii navale, în Bosfor şi Dardanele şi s'au menţinut, prin flota lor puternică, zece secole în imperiul bizantin.

Veneţia — stat mic, dar posedând o flotă puternică a dominat, Adriatica, apoi a întreprins acţiuni de cucerire în Levant, a stăpânit insulele Rodos şi Cipru şi a pătruns în Marea Neagră şi pe Dunăre. A avut o victorie însemnată contra Turcilor la *Lepante. Politica ei navală este o politică de cuceriri coloniale.*

Turcia a avut acţiuni de piraterie sub corsarii Hairedin, Dragut şi Ali. Decăderea Veneţiei a trecut flotei turceşti stăpânirea Mediteranei.

Studiul dominaţiunilor maritime, ne arată că toate acţiunile navale helene, bizantine şi veneţiene, deşi se făceau sub diferite formule politice sau religioase, ca *lupta Occidentului în contra barbariei Orientului, sau Cruciada Ligii Sfinte Veneţiene în contra Semilunei*, ele aveau, dedesubtul lor, o *politică de stăpânire a mării*, care aducea cele mai multe avantaje politice, militare şi economice.

Dunărea. Să examinăm evoluţia istorică a Dunării în atingere cu popoarele mediteraneene şi să vedem condiţiunile politice şi juridice în care s'a desvoltat libertatea Dunării.

In epoca romană, Dunărea s'a bucurat de o mare libertate, căci era considerată în dreptul roman ca *res comunes*.

Regimul feudal a sugrumat libertatea Dunării. Cel mai important act care asigură libertatea fluviilor navigabile şi internaţionale a fost *actul Congresului din Viena din 1815*.

Pe principiile acestui act s'a bazat acea evanghelie a Dunării care se numeşte *Statutul Dunării*.

Tratatul dela 1856 ne-a adus înfiinţarea Comisiunii Europene la gurile Dunării.

Această instituţie, pe lângă foloasele technice pe acele vremuri, a adus pentru noi un mare sprijin european, căci a înfrânt tendinţele de dominaţie a două mari puteri pe Dunăre: Rusia şi Austria.

D. Vice Amiral I. Bălănescu

Marii noştri bărbaţi de Stat Ioan Brătianu şi Mihail Kogălniceanu au apărat cu îndârjire drepturile şi interesele noastre pe Dunăre.

Au dat dovadă de o energică politică navală la 1883, când au refuzat să ia parte la conferinţa dela Londra, unde România era chemată numai cu vot consultativ.

Vintilă Brătianu era un adânc cercetător al chestiunii Dunării. El spunea că *România trebue să aibă o politică navală precisă, pentru utilizarea Dunării.* Inainte de războiul mondial preconiza părerea de a se modifica politica egoistă a Austro-Ungariei la Porţile de Fier şi, în chestiunea strâmtorilor, spunea că trebue să obţinem un *regim total de libertate; care să ne asigure legătura între gurile Dunării şi Mediterana.*

Politica Strâmtorilor. Comunicaţiile noastre maritime încep la gurile Dunării şi se prelungesc prin Bosfor, Dardanelele şi Mediterana.

Unul din tratatele mai vechi, privitor la strâmtori, foarte important, este tratatul dela Unkiar Skelesi, care este foarte asemănător, ca principii de bază, cu Convenţiunea actuală dela Montreaux. *Rusia şi Turcia, prin acest tratat se ajută reciproc, închid strâmtorile flotelor streine şi le lasă deschise pavilioanelor rusesc şi turcesc.*

După războiul mondial s'au încheiat: tratatul del Sèvres, la 1920 şi cel dela Lausanne, la 1923. Ambele aceste tratate cuprind trei idei salvatoare ale strâmtorilor: *internaţionalizarea, demilitarizarea malurilor şi instituirea comisiunii strâmtorilor.*

Turcia invocând siguranţa ţărmiurilor, a cerut revizuirea tratatului dela Lausanne şi în urma conferinţei puterilor europene dela Montreaux, s'a elaborat Convenţiunea dela Montreaux din Iulie 1936.

Convenţiunea dela Montreux păstrează libera trecere a navelor de comerţ prin strâmtori, atât în timp de pace cât şi în timp de răsboi.

Prin articolul 20 se interzice trecerea prin strâmtori a navelor de răsboi, când Turcia este beligerantă.

Navele de răsboi pot trece prin strâmtori când este neutră.

Articolul 20 este articolul care autoriză Turcia să închidă strâmtorile. Textul acestui articol diferă mult de articolul similar din tratatul dela Lausanne.

După 5 ani avem dreptul să propunem amendamente la această convenţie, deci trebue să urmărim *anularea art. 20 şi revenirea la vechiul text din tratatul dela Lausanne*. De asemenea trebue să susţinem *reînfiinţarea Comisiei Strâmtorilor,* desfiinţată prin convenţiunea dela Montreaux şi anularea tuturor taxelor aplicate vaselor noastre comerciale la trecerea prin strâmtori.

Care trebue să fie politica navală a ţării noastre ?

Politica navală cea mai potrivită a ţării noastre, trebue să aibă în vedere următoarele puncte :

1. Dunărea şi Marea Neagră nu au nici o valoare pentru noi, fără libertatea deplină a strâmtorilor.

2. Bosforul şi Dardanelele sunt *căi navigabile de interes internaţional,* unde toate popoarele, în special cele riverane ale Mării Negre, trebue să fie privite pe un picior de perfectă egalitate.

3. Transporturile noastre maritime şi fluviale trebue să se execute de pavilionul românesc.

4. Să ne asigurăm alianţe militare şi economice pentru a ne garanta legătura permanentă între gurile Dunării şi Mediterana.

5. Marea Neagră trebue să fie *mare liberă.*

6. Apărarea intereselor noastre pe apă cere o puternică *flotă de răsboi.* Exportul nostru considerabil pe mare, cere o *flotă comercială* bine organizată.

7. Marina noastră trebue să aibă un personal cât mai bine instruit şi antrenat la mare.

8. Pentru pregătirea şi aprovizionarea flotei trebue să ne organizăm o *bază navală la mare.*

9. Să susţinem înlocuirea Comisiunii Europene cu Comisia Internaţională a Dunării aflată azi la Viena. Direcţia lucrărilor technice dela C. E. D. să treacă chiar de acuma sub conducerea românească.

Neamul Românesc trebue să ia parte cu toată inima la întărirea flotei noastre. *Să iubească Marina şi Marea, să sprijine acţiunea Ligei Navale Române.*

Numai astfel vom înţelege învăţămintele istoriei, care ne spun că apărarea hotarelor maritime şi expansiunea noastră comercială pe mare, nu se pot obţine decât printr'o intensivă folosire a drumurilor maritime şi printr'o puternică marină de război şi comercială.

Răspunsul D-lui Colonel Gh. Bacaloglu, membru al Ateneului şi Director al Reuniunii Culturale „Cele Trei Crişuri".

După o introducere plină de pitoresc, D. col. Bacaloglu, arată menirea Ateneului şi contribuţia culturală a membrilor lui

Analizează activitatea marinărească şi culturală a noului membru al Ateneului, arată înfăptuirile şi valoarea sa, care a fost răsplătită cu urcarea pe cea mai înaltă treaptă militară din Marina Regală.

Arată că una din scrierile conferenţiarului „Răsboiul Naval" a fost premiată de Academia Română.

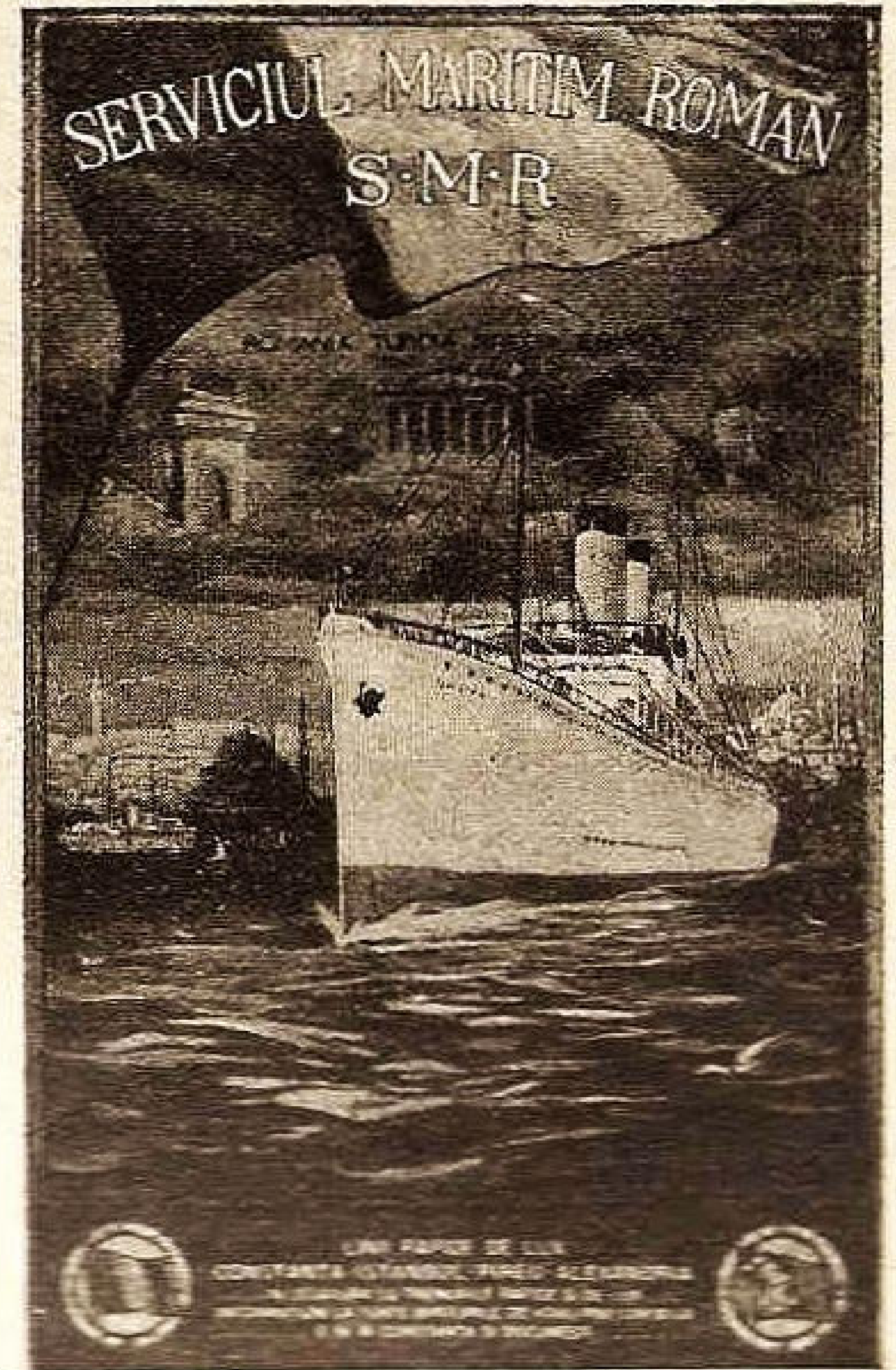
Arată contactele culturale pe care le-a avut în cursul carierii armelor cu conferenţiarul, de unde deduce pasiunea şi convingerile sale pentru acţiunea de înălţare a Marinei noastre de Răsboi şi Comerciale.

Aruncă o privire asupra împrejurărilor sociale şi naţionale în legătură cu interesele superioare ale ţării şi felicită Ateneul Român că primeşte în sânul său o personalitate ca aceea a d-lui Vice Amiral Bălănescu, suflet idealist, care va aduce pe tribuna Ateneului cunoştinţele sale aprofundate în interesantele probleme ale Mării şi Marinei noastre.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN
Direcţiunea: Bucureşti, Bd. Take Ionescu, 1-3 — Telefon 3.25.61
Adresa telegrafică: SEMERE

LINII RAPIDE DE PASAGERI:
Linia I: Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria — Haifa — Beirut — Pireu — Istanbul — Constanţa.
Linia II: Constanţa — Istanbul — Pireu — Beirut — Haifa — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanţa.
Deservite de: s/s DACIA, ROMÂNIA şi REGELE CAROL I

LINII DE PASAGERI ŞI MĂRFURI :
Linia III: Dunăre-Mediterana Occidentala:
Galaţi — Constanţa — Istanbul — Pireu — Izmir (fac.) — Malta — Napoli sau Genova (fac.) — Marsilia — Malta (fac.) — Istanbul — Constanţa — Galaţi. Deservită de s/s **Alba Iulia şi Suceava.**
Linia IV : Dunăre — Levant A:
Galaţi — Constanţa — Istanbul — Izmir — (fac.) Tripoli — Beirut — Port Said — Jaffa (fac.) — Haifa — Istanbul — Constanţa — Galaţi. Deservită de s/s Ardeal şi Peleş.



LINII DE PASAGERI ŞI MĂRFURI
Linia V : Dunăre — Levant B. :
Galaţi — Constanţa — Istanbul — Haifa — Jaffa — Port Said — Alexandria — Izmir (fac.) Istanbul — Constanţa — Galaţi. Deservită de s/s **Bucureşti şi Oituz.**
Linia VI : Dunăre — Marea Egee:
Galati — Constanţa — Instanbul — Pireu — Volo — Stylis — Salonic — Chios sau Mitiline (fac.) — Izmir — Istanbul — Constanţa — Galaţi. Deservită de s/s **Durostor.**

La cerere SE TRIMIT PROSPECTE IN MOD GRATUIT.

Darea de seamă a Centralei pe 1937

Activitatea Ligii Navale Române fiind cunoscută membrilor din cele relatate la timp în revista *„Marea Noastră”*, această dare de seamă va fi un rezumat, sistematizat, însoțit la fiecare capitol și de programul pentru viitor.

FILIALE

Cu toată dorința unanimă ca atât numărul filialelor, cât și al membrilor să se dubleze, fiecare luându-și angajamentul să mai aducă cel puțin un nou membru, — totuși numărul membrilor a sporit prea puțin iar al filialelor a rămas acelaș și anume :

1. BRĂILA, prezidată de d. *General Spiroiu,* în locul d-lui General Ciupercă, mutat la Chișinău, cu un buget de 34.000 lei și 140 membri.
2. CONSTANȚA, prezidată de d. *Amiral Isbășescu,* cu 1.000 membri și un buget de 200.000 lei. Această filială a organizat, ca în toți anii, escursii pe mare, a prevăzut un premiu de 5.000 lei pentru cea mai bună conferință tip de propagandă și 100.000 lei pentru procurare de bărci școlilor din localitate.
3. CETATEA ALBĂ, prezidată de d. *Avocat Azadurov,* are 70 membri și un buget de 60.000 lei. Deși cea mai tânără dintre filiale, are o activitate care poate fi dată de exemplu. Posedă un parc bogat de îmbarcațiuni, un port propriu și este pe cale a-și clădi un local.
4. GALAȚI, prezidată de d. *Dan Sărățeanu,* are 380 membri și un buget de 75.366 lei.
5. GIURGIU, prezidată de d. *Colonel Georgescu,* numără 25 membri și are un buget de 10.400 lei.
6. ISMAIL, altă tânără și viguroasă filială prezidată de d. *Comandor M. Constantinescu,* are 205 membri și un buget de 59.560 lei și acordă în fiecare an premii pentru propaganda nautică și pescărească.
7. SULINA, prezidată cu aceeași cunoscută înflăcărare de d. *General Dr. Panaitescu,* are 180 membri și un buget de 48.900 lei ; a început construcția unui cutter și amenajarea unui teren de sporturi.
8. SILISTRA, prezidată de d. *General Todicescu,* are 145 membri și un buget de 60.092 lei.
9. TULCEA prezidată de d. *Colonel Popp,* are 50 membri și un buget de 26.600 lei.
10. TURNU MĂGURELE, prezidată de d. *General Aldea,* are 100 membri și un buget de 26.000 lei.

Pe cale de înființare sunt încă două : la *Chișinău,* grație stăruinței d-lui *General Georgescu Pion,* care a și format un comitet cu rezultate foarte frumoase de Ziua Marinei și la *Turnu Severin,* unde în jurul d-lui *Comandor N. Constantinescu* s'au alăturat numeroși membri, reconstituiți încă în filială.

Activitatea acestor filiale a fost, precum se vede din cele mai vii.

CĂPITANII DE PORTURI

Deși nu în toate porturile avem, precum ar fi de dorit, filiale, totuși nu putem aduce decât mulțumiri tuturor camarazilor Căpitani de porturi, cari, înflăcărați de inimoasele sugestii date de d. *Amiral N. Păiș,* în toate împrejurările au dat cel mai călduros sprijin Ligii Navale, cum se va vedea când vom vorbi despre calendare, Ziua Apelor, Ziua Marinei și subscripția pentru nava școală „Mircea”.

Datori suntem a aduce atât d-lui *Amiral Păiș,* cât și domnilor Căpitani de porturi cele mai vii mulțumiri.

O clipă de reculegere se cuvine Locotenenului Comandor *Andrei Ioan,* Căpitanul portului Orșova și *Teodoru Ilie,* Căpitanul portului Silistra, cari au sprijinit cu un deosebit devotament opera L. N. R.

VICE-PREȘEDINȚI DE ONOARE

Cu înalta aprobare a Augustului nostru Președinte, și conform art. 30 din statut, au fost proclamați ca Vice-Președinți de onoare, domnii miniștri : *Dr. I. Em. Costinescu, Valer Pop și inginer N. G. Caranfil,* pentru sprijinul acordat Ligii Navale, precum și d-l *Vice Amiral I. Bălănescu,* fost vice-președinte de drept.

FONDURI

Toate filialele au încheiat bugetele cu excedente, deși mai toate au avut de suportat importante cheltueli cu investiții în ambarcațiuni.

Bugetul Centralei, întocmit cu aceiași chibzuință și executat cu economii ca și în anii trecuți, avem bucuria să vă anunțăm că s'a încheiat excedentar. Veniturile au întrecut prevederile, iar cheltuielile au fost sub prevederi.

Ca rezultat avem depus la Cassa de Depuneri un fond de rezervă de 400.000 lei, la cari se adaogă 47.500 lei în rentă de stat, și un fond de rulment de 200.000 lei, excedentul ridicându-se la 184.961 lei.

Comitetul central a aprobat ca jumătate din fondul de rezervă, să fie investit în rentă de stat, Imprumutul Inzestrării, care acordă și premii însemnate, iar rambursarea, în caz de ieșire la sorți, e cu primă.

Pentru anul în curs comitetul Central dându-și seama că fără fonduri nu se poate face adevărată operă de propagandă, prin care să se înmulțească numărul membrilor, a aprobat în mod provizoriu un buget modest care se ridică la suma de 1.070.000. A întocmit în acelaşi timp un memoriu, publicat în No. 12 al revistei, prin care se dau câteva soluții pentru ca veniturile să se ridice la 8—9 milioane, ca să se poată da o nouă organizare centralei, constatându-se că, cu actualul personal redus, covârșit de lucrări, chiar renunțând la concediu, nu se poate trece la o și mai vie propagandă.

Memoriul a fost înaintat Augustului nostru Președinte, spre a fi aprobat și recomandat guvernului. Din cauza ultimelor evenimente politice, soluționarea este încă în suspensie. D. Radu Irimescu, ministrul Aerului și Marinei, dându-și seama de rolul asociației noastre pentru a ușura realizarea programului acelui minister prin înțelegerea opiniei publice, a binevoit ca, până la soluționarea propunerilor din memoriu să acorde o subvenție de 600.000 lei în bugetul 1938, din care ne-a și avansat 100.000 lei. Datori suntem a-i exprima cele mai recunoscătoare mulțumiri pentru acest grabnic ajutor, am putea spune salvator.

In vederea acestui spor la venituri, s'a întocmit un nou proect de buget care se ridică la suma de 1.620.000 lei, fondul disponibil propagandei și diferitelor investiții ridicându-se la peste 300.000 lei.

Cu acest buget sperăm ca, până la găsirea mijloacelor proprii de susținere, munca grea a secretariatului să se ușureze, pe de altă parte să trecem la un program de realizări cari să justifice însăși existența asociației.

E locul a aduce cele mai vii mulțumiri d-lui *Ing. Inspector General Mihalopol*, care a acordat o subvenție de 80.000 lei, fără care acest capitol bugetar ar fi fost deficitar. De asemenea și d-lui *Comodor Gheorghiu*, secretar general al Min. Aer. și Marinei, care a dispus ca toate anunțurile direcțiilor din minister și al fondurilor aviației să fie publicate, cu plată, și în revista noastră.

PROPAGANDA.

Revista MAREA NOASTRĂ. Cea mai întinsă propagandă s'a făcut prin revista noastră, mai ales prin numărul festiv care fiind bine difuzat, ne-a atras mulți membri.

Grație reclamelor, costul tiparului acestui număr a fost acoperit, iar la numerele obișnuite am putut ridica numărul paginilor dela 24 la 40.

Fiind apreciată de public ne propunem a difuza și mai mult revista, distribuind-o și la chioșcuri. Tirajul este încă redus, dar cu nouile fonduri promise, sperăm să-l ridicăm.

Ne propunem a scoate un număr special pentru tineret, care va apare de Ziua Apelor, a Marinei și 1 Ianuarie.

Calendarele. Calendarul pe anul 1938 a avut acelaș succes ca în anii trecuți: cele 6.000 exemplare s'au epuizat dinainte de Crăciun, silindu-ne a refuza multe cereri. Numai la Constanța s'au vândut peste 2.000, iar la Turtucaia aproape 200. Anul viitor va trebui să mărim tirajul.

Conferințe. In cursul anului au conferențiat: d. *Vice-Amiral Bălănescu* la Giurgiu, d. *Mihail Negru* la Cernăuți și la Brașov, d. *Comandor Negulescu* la Târgoviște. Despre ciclul „Apele, Dunărea și Marea Noastră“, la care au binevoit a accepta să ia cuvântul cele mai valoroase personalități, deși a fost organizat din 1937, dar având loc în 1938, ne rezervăm a vorbi anul viitor.

Pentru viitor proectăm a avea două cicluri, unul în toamnă, altul în primăvară, apelând la specialiști. Avem deja adeziuni din partea d-lor General Dabija, Schina, Inginer Vasilescu, Avocat Vasiliu, Ing. Lupașcu.

Idealul ar fi ca ofițeri talentați să fie trimiși în orașele din interior pentru propagandă. Filiala Constanța a propus un premiu de 5.000 lei pentru cea mai bună conferință tip, care să poată fi ținută și de alți intelectuali din acele localități. Nu ni s'a comunicat încă rezultatul.

Filme. Până la procurarea sau confecționarea unui film care să fie speculat, comitetul a acceptat oferta d-lui Negoescu, care a rulat în capitală și provincie un film cu vederi din marina engleză și un altul cu cele mai caracteristice părți din călătoria bricului Mircea. Rularea s'a făcut mai ales în școli sau pentru elevi și rezultatele sunt din cele mai îmbucurătoare.

Reprezentații. Sub auspiciile ligii și Inaltului patronaj al M. S. Regelui s'a reprezentat la Opera Română „Doamna Buterfly“ care a adus un beneficiu de 38.000 lei.

Liga Culturală, prin bunăvoința d-lui profesor *N. Iorga* și stăruința d-lui *Gen. Schina* ne-a oferit beneficiul unei reprezentații date la teatrul său.

Escursii. Deși numeroși membri cer cu insistență ca Liga să organizeze escursii pe Dunăre și mare, totuși atunci când se organizează una, mai nimeni nu răspunde. Astfel o escursie organizată pe Dunăre nu s'a putut executa, deși cheltuielile de propagandă și pregătire au depășit 10.000 lei.

Din această cauză Liga a renunțat la alte escursii.

Un grup de 200 membri ai filialei Silistra au făcut o escursie la Constantinopole cu vapoarele în cursă regulată ale S. M. R., cu avantaje simțitoare. Credem că aceasta este cea mai bună soluție, folosind mai ales bunăvoința Oficiului de Turism.

Adunări colegiale. In luna Mai a avut loc o prea frumoasă și reușită adunare camaraderească la Țiglina, unde într'o duioasă frăție s'au strâns tineri și bătrâni în jurul d-lor *Amirali Eustațiu și Coandă.*

O altă agapă comaraderească a avut loc la 18 Decembrie, ziua onomastică a d-lui *Amiral Eustațiu*, luându-se hotărârea ca să se repete cât mai des.

Premii. Atât de Ziua Apelor, cât și de Ziua Marinei, precum și de câte ori am fost solicitați la concursuri nautice, Liga a distribuit premii constând din diplome, cărți, reviste, tablouri.

La concursurile nautice dela Mamaia s'a dat o cupă. De asemenea la concursurile societății „Tinerimea Română“ s'au dat premii, pentru care am primit mulțumiri din partea d-lui profesor *Nae Dumitrescu.*

Afișe. Pentru propagandă doamna Lucia Bălăcescu-Demetriade a lucrat un foarte sugestiv afiș, pe care din lipsă de fonduri nu l'am putut încă tipări.

Concursuri. Concursul interșcolar, cu subiecte literare de desemn și miniaturi a avut un răsunet mai restrâns, — numai 50 de concurenți. Premiile au fost obținute mai ales de domnișoare.

Sporturi Nautice. Pentru promovarea sporturilor nautice Liga a convocat Ministerul Educației Naționale, Straja Țării și Pregătirea Premilitară, ca autorități cari au în mână tineretul între 7 și 21 ani, pentru ca în strânsă colaborare cu Federațiile de Innot și Canotaj, să se purceadă la o cât mai grabnică realizare a deciziei Min. Educației Naționale, prin care se prevede obligativitatea înnotului .

S'a stabilit ca Liga Navală să construiască un adăpost pentru o tabără pe locul dela Mamaia, unde să fie instruiți comandanții străjeri și premilitari de specialiștii secției de natație a L. N. R.

Publicațiuni. Tot din lipsa de fonduri anul acesta nu s'a putut tipări nici o lucrare de propagandă, afară de volumul „Marina Regală Română“ datorit tânărului și inimosului d. *Radu Ciocârdel*, care, ca și în trecut, a suportat jumătate din cheltueli.

ZIUA APELOR

Mulțumită camarazilor căpitani de porturi, stăruinței d-lui *Apostol Culea*, cu echipele Fundației Principele Carol și a Inspectoratului Pregătirii Premilitare, această sărbătoare s'a desfășurat în toate porturile și în multe localități de pe maluri de apă, cu un entuziasm care l-a întrecut pe cel din anii precedenți. Premiile acordate, în special diplomele, au avut la țară mare efect.

Cu acest prilej și în cadrul Lunii Bucureștilor s'au desfășurat interesante regate pe lacul Herăstrău, la care au luat parte echipe din regimentele dela uscat, — vânători, grăniceri, jandarmi, gardă, — iar Liga a distribuit, prin Federația Sporturilor Nautice, premii. Grație stăruinței acestei tinere federații, sperăm că sporturile se vor generaliza, Liga fiind gata a sprijini mișcarea ori de câte ori se va face apel la ea.

ZIUA MARINEI

In această zi, datorită mai ales cuvioșilor preoți, în toate colțurile țării s'au pomenit marinarii căzuți la datorie. Serbările și chetele s'au ridicat la 262.000 lei, — dovada dragostei pentru marină. Putem spune că această zi este așteptată cu nerăbdare de tot poporul, pentru a-și manifesta această dragoste.

Cu acest prilej s'a observat că acolo unde cheta a fost însoțită și de serbări, chiar o simplă plimbare cu șlepul, rezultatele materiale și morale au fost din cele mai frumoase. Astfel la Chișinău, serbarea organizată de d. General Georgescu-Pion a dat 33.273 lei; Buzăul 24.568 lei, Tg. Mureș 12.705 lei, Orșova 11.919 lei, Turnu Severin 32.000 lei; chiar porturi mici ca Măcin și Gruia au trimis în jurul sumei de 2.000 lei.

Se cuvine a aduce mulțumiri atât direcției N. F. R. care a acordat reduceri, cât și societăților S. R. D., D. D. S. G. și M. F. T. R. cari au pus gratuit la dispoziția organizatorilor șlepuri și remorchere.

RELAȚII CU STRĂINĂTATEA

Anul acesta Liga a fost, ca de obicei, învitata Ligii Morska i Kolonjalna la serbările dela Varșovia și Gdynia, cari, în loc de 29 Iunie, au fost amânate pentru intervalul dintre 1 și 12 Iulie spre a nu coincide cu vizita M. S. Regelui Carol II al României.

Delegația noastră a fost ca întotdeauna obiectul unei deosebite atențiuni, așa cum s'a arătat la timp în revistă.

Datori suntem a aduce din nou cele mai recunoscătoare mulțumiri Ministerului Aerului și Marinei, care acordându-ne un ajutor de 20.000 lei, ne-a dat putința să răspundem invitației.

Acelaș Minister a binevoit să învite Liga Morska la serbările Marinei. Delegatul său, d. General de Divizie *Wieczorkiewicz*, comandantul corpului X armată, a fost decorat de Majestatea Sa cu Medalia Maritimă.

Ligile Franceză, Italiană, Jugoslavă, Bulgară, Belgiană ne-au trimis interesante articole pentru numărul festiv al revistei noastre.

SUBSCRIPȚIA PENTRU NAVA ȘCOALĂ MIRCEA

Apelul lansat pentru grăbirea construcției navei școală a avut dacă nu răsunetul așteptat, totuşi unul destul de mare, adunându-se aproape 5.000.000. Sumele au fost depuse la C. D. pe numele Min. A. M. care ne-a certificat primirea recipiselor. Trebue să menționăm că ziarul „UNIVERSUL", prin bunăvoința d-lui *Stelian Popescu* ne-a dat cel mai larg sprijin, publicând rezultatul subscripției.

Entuziasmul a fost foarte accentuat printre camarazii activi și de rezervă, printre lumea școlărească, — profesori și elevi, — și cea preoțească, — fără a mai vorbi de cercurile maritime, toți ofițerii și maeștrii militari donând leafa pe o zi, iar cercul maeștrilor militari din Constanța, prezidat de maestrul cl. I *Drăgușanu*, contribuind cu 25.000 lei.

Citâm câteva donații mai importante:

Camera Deputaților, diurna pe o zi	240.800
Senatul, diurna pe o zi	170.800
Banca Națională a României	500.000
Societatea Funcționarilor Gaz și Electricitate	300.000
Fabrica de acumulatoare Tudor (Furnarache).	250.000
Inspectoratul Corpului II Armată (d. General Prodan)	307.747
Inspectoratul Jandarmi Rurali (General B. Părăianu)	111.300
General Uică, dela fondul Monumentului Infanteriei	100.000
Căpităniile de Porturi (Amiral Păiș) . . .	350.000
Min. Comunicațiilor, P. C. A., S. M. R. și N. F. R.	102.000
Societatea Reșița	70.000
Funcționarii C. F. R.	180.761
Funcționarii C. A. M. și depozite	55.078
Ambasadele și consulatele	58 105
Profesorii și elevii	98.000
Secțiile Sulina, Brăila și Constanța . . .	155.000

Avem toată speranța că acest deziderat înscris în programul Ligii Navale încă dela întemeiere, se va realiza cât de curând, comanda fiind făcută, Ministerul Aerului fiind convins că inițiativa ligii va avea succesul dorit și subscripția va atinge cel puțin 10.000.000.

PROMOVAREA SPORTURILOR NAUTICE

O altă realizare care și-a propus-o Liga este promovarea sporturilor nautice, în special înnotul și vâslitul. Din statistice se constată că anual se înneacă peste o mie de oameni.

In cursul anului 1937 și 1938 au avut loc mai multe consfătuiri cu delegații Min. Educației Naționale, ai Străjii Țării și Instrucției Premilitare, ca organe de care depinde întreg tineretul nostru între 7 și 21 ani, și cu aceia ai Federațiilor de Innot și Canotaj, ai Inspectoratului Muncii Obștești și Salvamar.

Rezultatul consfătuirilor este următorul:

1. Liga va pune la dispoziția celor două instituții localul ce urmează a se construi pe terenul dela Mamaia și instructorii, ca în trei serii de câte 20 zile comandanții premilitari și străjeri să poată deveni buni profesori la unitățile respective. Astfel, treptat, țara va fi împânzită de pedagogi cari în centrele lor vor putea executa decizia Ministerului Educației Naționale, care prevede obligativitatea înnotului încă din clasele primare. Direcția Muncii de Folos Obștesc, de asemeni, va prevedea în program construirea de stranduri și bazine.

Secția de natație a L. N. R., prezidată de d. căpitan *Bârzănescu*, cunoscut în lumea sportivă și licențiat al O. N. E. F.-ului proectează un ciclu de conferințe demonstrative în localitățile așezate dealungul Dunării. Elementele cari alcătuesc secția nu sunt la prima încercare și nu ne îndoim de reușita deplină, care va face ca și sporturile nautice să fie îmbrățișate cu aceiași căldură ca și foot-balul, skiul, boxul și altele.

Vice-președinte: C'Amiral (ss) *I. Coandă*

Secretar g-ral: C-dor (r) (ss) *Aurel Negulescu*

RAPORTUL CENZORILOR PE 1937

Subsemnații, cenzori ai Ligii Navale Române, asociație pentru propaganda și apărarea intereselor țării noastre pe apă, ne-am întrunit la sediul Ligii și procedând la verificarea gestiunii pe anul 1937, am constatat că atât încasările cât și cheltuielile s'au făcut în mod regulat, că piesele de cheltueli sunt cu aprobările legale, iar registrele de cassă și contabilitate sunt ținute în ordine.

In rezumat situaţia veniturilor şi cheltuielilor se prezintă astfel:

Incasările din produsele Ligii în cursul anului se ridică la suma de lei		1.693.132
Cheltuieli în cursul anului ca: salarii, întreţinerea localului, tipăritul revistei şi calendarului, remize, etc	1.463.186	
20% amortizare material şi mobilier, lei	44.985	1.508.171
Sold de excedent. . . .		184.961

ACTIVUL se compune din:

1) Cassa cu numerar la 31 Decembrie 1937		282.356	
2) Cassa de Depuneri:			
Fond rezervă . . .	400.000		
Fond rulment . .	200.000	600.000	
3) Efecte publice (titluri, împrumut, consolidare)		47.500	
4) Garanţii Soc. de Gaz şi Electricitate		1.100	
5) Mobilier Secţia Constanţa .		465.000	
6) Secţiile, — val. produselor aflate asupra lor		193.204	
7) Căpităniile, — val. produselor aflate asupra lor		65.427	
8) Mobilier		72.680	
9) Clişee, — val. celor bune de întrebuinţat		76.286	
10) Biblioteca, — val. cărţilor . .		30.972	
11) Debitori în cont		19.603	1.854.128
12) Garanţii cassier			58.655
Total			1.912.783

Incasat prin subscripţie publică, până la 31 Decembrie, pentru construcţia navei-şcoale *„Mircea"*, lei 4.328.588, cari s'au depus în totalitate la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni, la dispoziţia Ministerului Aerului şi Marinei.

După cum se vede din situaţia de mai sus, activul Ligii, care se compune din soldul numerar aflat în cassă şi depunerile ca fond de rezervă şi fond de rulment, s'a mărit faţă de acel al anului 1936 cu suma de lei 100.000.

Valoarea produselor aflate asupra Secţiilor şi Căpităniilor, se găseşte la curent cu situaţia conturilor.

Faţă de constatările arătate mai sus, vă rugăm, D-lor membri, să binevoiţi a da descărcare Comitetului de Direcţie de gestiunea sa pe anul 1937.

(ss) Ing. Inspect. General N. GEORGESCU

(ss) Ing. I. GHICA

(ss) Av. EM. PANTAZI

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Secţia Constanţa.

DARE DE SEAMĂ

de activitatea Secţiei L. N. R. Constanţa pe anul 1937.

Pentru colectarea fondurilor necesare construcţiei navei-şcoală „Mircea", Secţia L. N. R. Constanţa a cerut dela Centrala L. N. R. 150 liste de subscripţie pe care le-a distribuit pe la diferite instituţii ,autorităţi şi persoane particulare.

Din aceste liste până la sfârşitul anului 1937 am lichidat la Centrala L. N. R. 111 liste în sumă de lei 130.854.

Deosebit de sumele care au fost trimise la Centrala L. N. R. prin listele de subscripţie pentru nava-şcoală, Secţia L. N. R. Constanţa a mai trimes Centralei L. N. R. şi alte sume diferite ce au sosit pe adresa noastră, subscriind în acelaş timp pentru nava-şcoală suma de lei 100.000, sumă care a fost aprobată de Adunarea Generală Ordinară a Secţiei Constanţa şi confirmată de Centrala L. N. R.

In ziua de 27 Iunie s'a serbat Ziua Apelor în conformitate cu programul stabilit şi cu acelaş ceremonial ca şi în trecut. Darea de seamă amănunţită asupra acestei serbări a fost publicată în revista „Marea Noastră" Nr. 7/8 din anul 1937.

In trecut, în ziua de 15 August, Ziua Marinei, se făceau după masă în portul Constanţa, tradiţionalele serbări nautice, pentru care în mod special venea public la Constanţa din toate părţile ţării. Serbările se făceau de către L. N. R. Secţia Constanţa împreună cu Societatea Marinarilor Civili „Regina Elisabeta" şi cu concursul autorităţilor navale.

De câţiva ani, odată cu înfiinţarea Salvamarului la Mamaia s'au luat dispoziţiuni superioare ca aceste serbări să se facă la Mamaia la Salvamar.

Constanţa fiind prima staţiune climaterică la mare precum şi primul port al ţării, vara e vizitată, pe lângă străinii din alte ţări, de foarte multă populaţie din interiorul ţării, fie pentru căutarea sănătăţii, fie pentru a-şi petrece concediul pe nisipul plajelor din localitate.

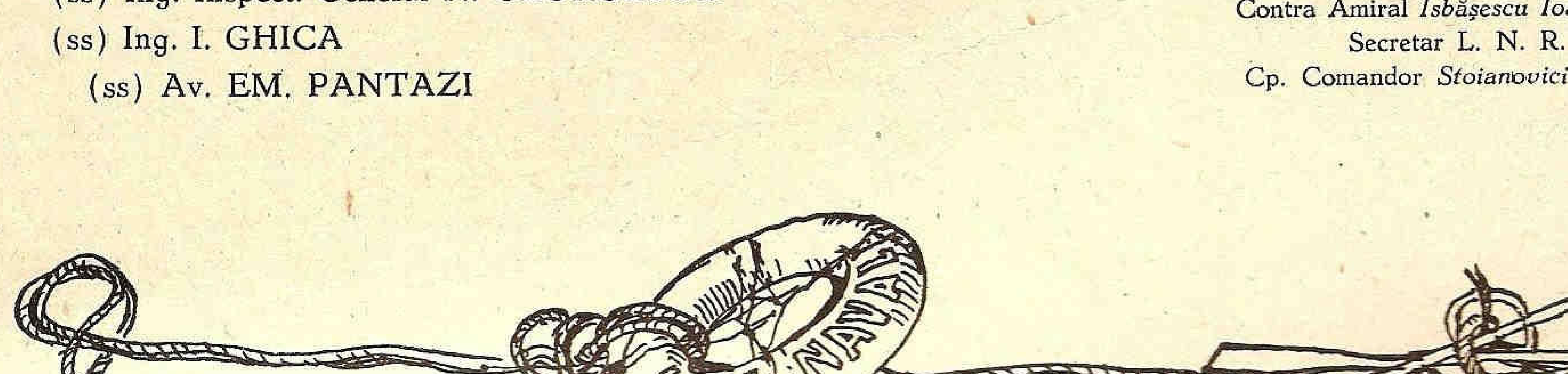
Secţia L. N. R. Constanţa pentru a infiltra în sufletul multora din acest public dragostea de mare, vara în cursul lunilor Iulie şi August a organizat excursiuni în largul mării cu vapoarele S. M. R.

Aceste excursiuni mulţi ani în urmă au fost începute de Societatea Marinarilor Civili „Regina Elisabeta", apoi Direcţiunea S. M. R. a aprobat numai Secţiei L. N. R. Constanţa şi Societăţii „Regina Elisabeta" care pentru o mai bună gospodărie a rezultatului excursiunilor, le făceau în asociaţie.

In vara anului 1937, Secţia L. N. R. Constanţa a făcut 2 excursiuni; rezultatul a fost mic faţă de anii precedenţi.

Un frumos avânt şi dragoste pentru tot ce e marinăresc se observă în Constanţa şi anume că mulţi localnici cer calendarele L. N. R. care se plasează în Constanţa în jurul a 2000 exemplare în fiecare an şi cu tendinţe de a fi cerut şi mai mult în viitor.

Preşedintele Ligii Navale Române
Secţia Constanţa
Contra Amiral *Isbăşescu Ioan*
Secretar L. N. R.
Cp. Comandor *Stoianovici Al.*



„SALVAMAR”

Societate de Salvare a naufragiaţilor în Apele Teritoriale Româneşti.

DARE DE SEAMA PE ANUL 1937

Domnilor Membri,

Infiinţată la 14 Iunie 1933 din Inalta iniţiativă a M. S. Regelui Carol II, Societatea Salvamar a încheiat cu anul 1937 al 5-lea an de existenţă.

A. *Staţiuni de Salvarea Naufragiaţilor.*

Avem mulţumirea de a vă aduce la cunoştinţă că în anul 1937 s'a terminat la Constanţa organizarea celei dintâi staţiuni de salvarea naufragiaţilor din România, adăogând că această staţiune este, prin întreaga ei alcătuire, la înălţimea celor mai moderne staţiuni de salvare din marile ţări maritime.

Staţiunea de Salvare a naufragiaţilor din Constanţa, are în organizaţia ei următoarele:

1. Şalupa de salvare „Pescăruşul”, construită de şantierul Fr. Lürssen din Bremen, având caracteristicile: corpul de lemn, deplasament 5,3 tone, lungimea maximă 10,20 m., între perpendiculare 10 m., lăţimea 2,80 m., pescaj 0,70m., un motor Diesel de 50 HP., viteza 8,5 mile.

Costul şalupei 24.800 R. M. sau 1.080.000 lei.

2. Şalupa de salvare „Albatros”, construită la şantierul August Paul din Hamburg. Caracteristici: corpul în oţel special, deplasament 36 tone, lungimea maximă 16,17m., între perpendiculare 15 m., lăţimea 4,20 m., pescaj 1,25 m., două motoare Diesel de 90 HP., fiecare, viteza 10,5 mile.

Costul clădirii 4.886.785 lei iar mobilierul 261.294 lei.

Amândouă aceste şalupe sunt construite în cele mai bune condiţiuni, constituind o laudă pentru şantierele ce le-au executat.

3. Casa marinarilor salvatori, o frumoasă clădire construită prin Direcţia Porturilor Maritime, după planul d-lui Radu Dudescu architectul B. N. R., este din punct de vedere architectonic o podoabă a portului Constanţa, iar ca înzestrare o adevărată afirmaţiune de civilizaţie.

Costul clădirii 4.886.785 le iiar mobilierul 261.294 lei.

Comitetul de Direcţie, plecând dela ideia că marinarii salvatori, ce-şi riscă în tot momentul viaţa lor pentru a scăpa vieţile altora, au dreptul la un trai bun şi tihnit, n'a cruţat nici o cheltuială ca să doteze această casă cu tot ce este mai necesar unei bune gospodării a vieţii celor ce formează echipajele şalupelor de salvare Pescăruşul şi Albatros: dormitoare, sală de masă, sală de lectură, cancelarie, bucătărie, spălătorie, magazii, garaje, atelier, calorifer, lavoare, duşuri, apă caldă şi rece, veselă, bibliotecă, radio, etc., totul într'un cadru civilizat.

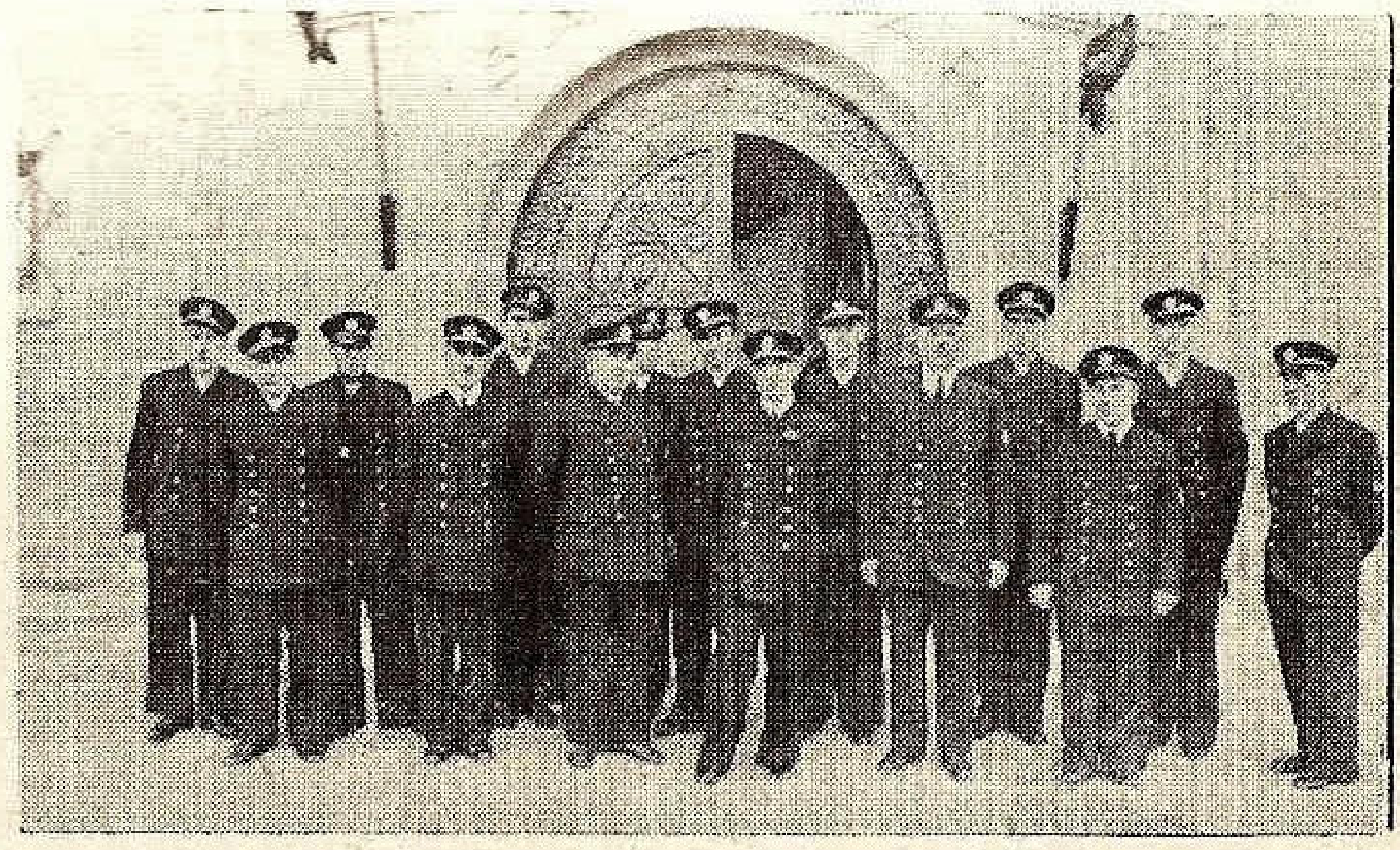
Se menţionează că biblioteca şi aparatul de radio au fost dăruite de Banca Naţională.

4. Una auto-camionetă tip Steyer, cu 8 roţi pentru teren accidentat, servind la operaţiunile de salvare dela uscat şi la transportul salvaţilor.

Costul 625.000 lei.

Totodată Staţiunea a fost legată telefonic prin Direcţia Porturilor Maritime şi Centrala Constanţa, cu staţiunea T. F. S., cu staţiunile radio-coastă şi cu toate punctele principale depe litoral, spre a putea fi anunţate cât mai grabnic sinistrele maritime ce ar surveni în această regiune.

In ceia ce priveşte formarea personalului pentru operaţia salvării naufragiaţilor, pe care Societatea de salvare din Germania o arată ca fiind cea mai grea operaţie ce poate săvârşi vrednicia omenească, s'au făcut şi se continuă cât mai multe exerciţii de antrenament al echipajelor, prin ieşiri în mare cu cele două şalupe. „Pescăruşul”, intrat în serviciu la 1936 Octombrie, a făcut 54 exerciţii cu 154 ore de mers până la 31 Decembrie 1937, iar „Albatros”, intrat în serviciu în Octombrie 1937, a făcut 11 exerciţii cu 24 ore de mers.



Echipajele şalupelor salvatoare, gata să-şi dea viaţa, pentru a salva pe a semenilor.

Exerciţiile s'au început cu mare bună şi au mers progresiv până la mare rea. Nu se poate spune că într'un timp atât de scurt, am format în mod desăvârşit marinarii noştri. Cum însă în acest timp s'a insistat în a le infiltra şi acel spirit de devotament şi abnegaţie neapărat necesar operaţiunilor de salvarea naufragiaţilor, credem că, în măsura timpului, rezultatele sunt mulţumitoare.

Comitetul de Direcţie a studiat în cursul acestui an, organizaţia întregului sistem de salvarea naufragiaţilor în apele teritoriale româneşti. S'au consultat statisticile din anii 1921 până la 1937 relativ la sinistre maritime dealungul coastei noastre, cari arată următoarele:

Regiunea.	N-rul sinistrelor
Midia-Constanţa	8.
Constanţa-Tuzla	12.
Tuzla-Mangalia	6.
Mangalia-Caliaca	3.
Caliacra-Balcic	4.

Dela Midia până la Gura Nistului n'au fost în acest timp naufragii şi eşuări de vase, în schimb această regiune fiind bogată în pescuit, face multe victime printre pescari.

Toate acestea au îndreptăţit Comitetul de Direcţie să stabilească principial următoarea organizaţie: staţiuni de salvare cu şalupe în punctele: Balcic sau Cavarna, Şabla, Mangalia, Tuzla, Constanţa, Gura Portiţei, Sf. Gheorghe, Sulina, Vâlcov şi Gura Nistrului.

Totodată s'a hotărât ca pentru anul 1938, să se studieze şi să se pregătească executarea a trei staţiuni şi anume: Vâlcov, Mangalia şi Balcic.

Estimând la circa 6 milioane costul unei staţiuni, înseamnă că pentru 9 staţiuni ce mai sunt de realizat, trebuiesc 54 de milioane la care adogând încă 6 milioane legăturile telefonice şi mijloacele de comunicaţie şi de transport al salvaţilor, rezultă un total de circa 60 milioane. Repartizând această sumă la zece ani, revine la şase milioane pe an, sumă ce se poate avea din bugetul ordinar, pe care credem să-l sporim prin o mai accentuată contribuţie publică.

B. *Posturile de salvare şi ajutor dela plăjile staţiunilor balneare maritime.*

Salvamarul văzând că în fiecare an se pierd atâtea vieţi omeneşti la plăjile noastre maritime, din cauza lipsei celei mai elementare organizaţii de salvare şi ajutor, a luat în cercetare această chestiune, și cum art. 4 din Statutul său prevede: „Organizarea în regiunea apelor teritoriale românești a tuturor mijloacelor necesare pentru salvarea celor ce s'ar afla în pericol de moarte prin înec sau oricum altfel, ca urmare a unui naufragiu sau a altor accidente pe apă", Comitetul de Direcție a crezut că este o datorie pentru societatea noastră să ia inițiativa organizării posturilor de salvare și ajutor la plăjile maritime, obligând primăriile respective să suporte cheltuielile.

S'a studiat chestiunea, s'au adus din străinătate aparate speciale de respirație artificială, s'au construit ambarcațiuni proprii, cabane demontabile de lemn și s'a format personal marinăresc și sanitar în acest scop.

Spre a se vedea valoarea organizației posturilor noastre, citâm din memoriul d-lui căpitan medic Mihăilescu, care a luat parte la Congresul de salvare din 1937 dela Paris:

„Făcând o comparație între organizarea și funcționarea posturilor de prim ajutor ale Salvamarului și organizarea posturilor similare franceze, am tras următoarele concluzii:

1. In ceia ce privește înzestrarea posturilor, noi avem instrumente și aparate din cele mai moderne, medicamentele și pansamentele sunt suficiente.

2. Cabanele sunt mult mai practice decât corturile, prin faptul că ele formează un adăpost mai sigur contra intemperiilor, instrumentele se păstrează mai bine, sunt mai estetice și mai durabile.

3. Samaritenii francezi sunt mult mai bine instruiți decât ai noștri din cauză că fac școli speciale".

Posturile noastre la plăji au fost înființate în 1934 la: Mamaia, Eforie, Modern (Constanța) și Mangalia; în 1935 alte trei la: Balcic, Carmen-Sylva și Suit-Ghiol, iar în 1937 la Budachi ,adică în total 8 posturi.

Fiecare post cuprinde: o cabană, o barcă, aparatele și medicamentele necesare, 2 marinari și un sanitar.

Din dările de seamă ale medicilor și din carnetele ținute la fiecare post, se constată:

Anul	Salvați dela înec	Ajutoare medicale
1935	43	166
1936	60	316
1937	44	163
Total . .	147.—	645.—

Este adevărat că s'a investit 1.593.017 lei numai în inventarul posturilor, sumă destul de apăsătoare pentru bugetul Salvamarului, dar socotim că salvarea atâtor vieți omenești acoperă cu prisosință acest sacrificiu bănesc.

Primăriile comunelor de care depind plăjile maritime, s'au arătat la început nepăsătoare la cererile Salvamarului de a acoperi cheltuelile acestor posturi. Pe măsură ce au văzut utilitatea lor, au înțeles că trebuie să răspundă cererilor noastre și în 1937 subvențiile ce ni le-au acordat s'au ridicat la 266.760 lei, așa încât Salvamarul n' a suportat anul acesta decât 61.922 lei, cheltuiala totală fiind 328.682 lei.

Este de nădăjduit că primăriile vor înțelege în viitor că trebuie să acopere toată cheltuiala acestor posturi.

C. *Stațiunea sportivă nautică Mamaia*

In scop de a mări veniturile Salvamarului, s'a organizat la Mamaia pe malul lacului Siut, pe un teren de 40.000 m. p. dăruit de Primăria Municipiului Constanța, o stațiune sportivă nautică, formată din: o clădire proprie ,ambarcațiuni de sport și distracție, șalupe și motoare, teren amenajat pentru toate sporturile și bazin de înnot.

Această stațiune constituie o contribuție puternică la desvoltarea gustului pentru sporturile nautice, și chiar un punct de mai multă atracție pentru vizitatorii Mamaei.

Tot în direcția promovării ideei de sport nautic, în fiecare an în programul serbării de 15 August la Constanța, s'au prevăzut regate de bărci și curse de înnot la stațiunea nautică, manifestări onorate de Inalta prezență a M. S. Regelui Carol II, a reprezentanților Guvernului, a autorităților civile și militare din Constanța, precum și a unui numeros public și cari au avut totdeauna o reușită apreciată de M. Sa și de întreaga asistență.

Exploatarea acestei stațiuni s'a făcut de Salvamar. Până în prezent nu s'a realizat de fapt un venit, deoarece d'abia în 1937 s'au terminat toate lucrările de amenajare. Incasările din exploatare au mers ușor progresiv, ajungând în 1937 la 141.266 lei. Se poate nădăjdui că, pe măsură ce stațiunea balneară Mamaia se va desvolta și stațiunea noastră sportivă își va spori încasările așa ca să producă un venit.

Totuși dat fiind că societatea noastră, va trebui să-și consume de aci înainte întreaga-i energie și toate veniturile numai pentru salvarea naufragiaților, Comitetul de Direcție este de părere să se încerce trecerea acestei stațiuni sportive unei instituțiuni mai apropiate de ideia sportului.

Trecerea s'ar face fie prin vânzare care ne-ar acoperi capitalul investit integral sau în rate, fie prin închiriere sau exploatare.

Până atunci s'a hotărât ca Salvamarul să nu mai dea acestei stațiuni nici un ban din fondurile destinate salvării naufragiaților, urmând ca ea să se întrețte din propriile ei resurse. In acest scop cheltuielile de personal și întreținere s'au redus la strictul necesar.

D. *Membrii.*

In cursul anului 1937 s'au mai făcut următoarele noi înscrieri de membrii: donatori 1. activi permanenți 5, activi 60, aderenți permanenți 1, aderenți 33, adică în total 101, cari împreună cu cei vechi fac 443 membri.

Chestiunea sporirii numărului membrilor este oarecum dificilă fiindcă Salvamarul nu oferă de fapt nici un avantaj membrilor, iar marele nostru public nefiind cunoscător al grozăviei sinistrelor maritime, nu poate avea nici măsura valoarei umanitare a salvării naufragiaților. Acum când stațiunea de salvare din Constanța este gata, și mai cu seamă atunci când întregul sistem de salvare depe litoralul nostru maritim va fi realizat, vom căuta să facem cunoscută publicului seriozitatea organizației noastre de asistență maritimă, nădăjduind că prin aceasta să-i atragem mai mult atențiunea și bunăvoința spre noi, ridicând totodată spiritul public la concepția de sprijin și contribuție a operei Salvamarului.

E. *Administrative.*

Pentru o bună așezare și administrare a personalului societății, s'a întocmit și s'a votat de Comitetul de Direcție, Statutul per-

I. P. S. S. Arhimandritul Galaction Gordun și asistența la sfințirea localului.

sonalului, care dă posibilitatea selecționării intregului personal, dar mai cu seamă a marinarilor salvatori.

S'a înființat fondul de rezervă prevăzut la art. 52 din Statut, depunându-se la Banca Națională 670.000 lei cota pe anul 1936, urmând ca după votarea bugetului pe 1938 să se depună 667.000 lei cota pe 1937.

S'a înființat potrivit art. 13 din Statutul personalului fondul de permisiuni, depunându-se tot la Banca Națională 80.752 lei cota pe 1936, iar 110.000 cota pe 1937 se va depune după votarea bugetului pe 1938.

S'a intocmit bugetul pe 1938, după aceleași norme ale bugetului pe 1937, care s'a executat la venituri și cheltuieli în prevederile lui.

Comisiunea de cenzori prezintă raportul anaul, bilanțul și contul de gestiune pe 1937.

Prezentând darea de seamă a activității Salvamarului pe anul 1937, ne îndeplinim o îndatorire de căpetenie de a arăta că realizările noastre s'au bucurat în primul rând,, de Inalta încurajare și oblăduire a Augustului nostru Președinte, Majestatea Sa Regele Carol II, și folosim acest prilej, pentru a exprima Majestății Sale sentimentele noastre adânc recunoscătoare și de neclintit devotament.

Deasemeni ne-au acordat binevoitor sprijin Onor Guvernul, Ministerul Marinei, Comandamentul Marinei Regale, Direcțiunea Generală P. C. A., Municipiul Constanța, fără a mai vorbi de neîncetata și nemăsurata bunăvoință a Băncii Naționale, care de 5 ani ne pune la dispoziție, sediu, subvenții, serviciul architecturii și al contenciosului, etc.

Tuturor acestor instituțiuni, ca și membrilor de toate categoriile ai Salvamarului, cari prin cotizațiile lor mari sau mici ne ajută, le aducem pe această cale viile noastre mulțumiri, rugându-i ca și de aci înainte să ne acorde acelaș sprijin, spre a putea desăvârși organizarea întregului sistem de salvarea naufragiaților în apele teritoriale românești. Astfel ne vom putea îndeplini mai curând îndatorirea aceasta pe care România a luat-o față de celelalte țări maritime, precum și îndatorirea morală pe care noi toți o avem față de Augustul Inițiator și Președinte al Salvamarului, Majestatea Sa Regele Carol II-lea.

Președintele Comitetului de Direcție
Mitiță Constantinescu

Administrator Delegat
C. Amiral Adj. *Paiș Nicolae.*

Director,
Comandor *Octav Nedelcu*

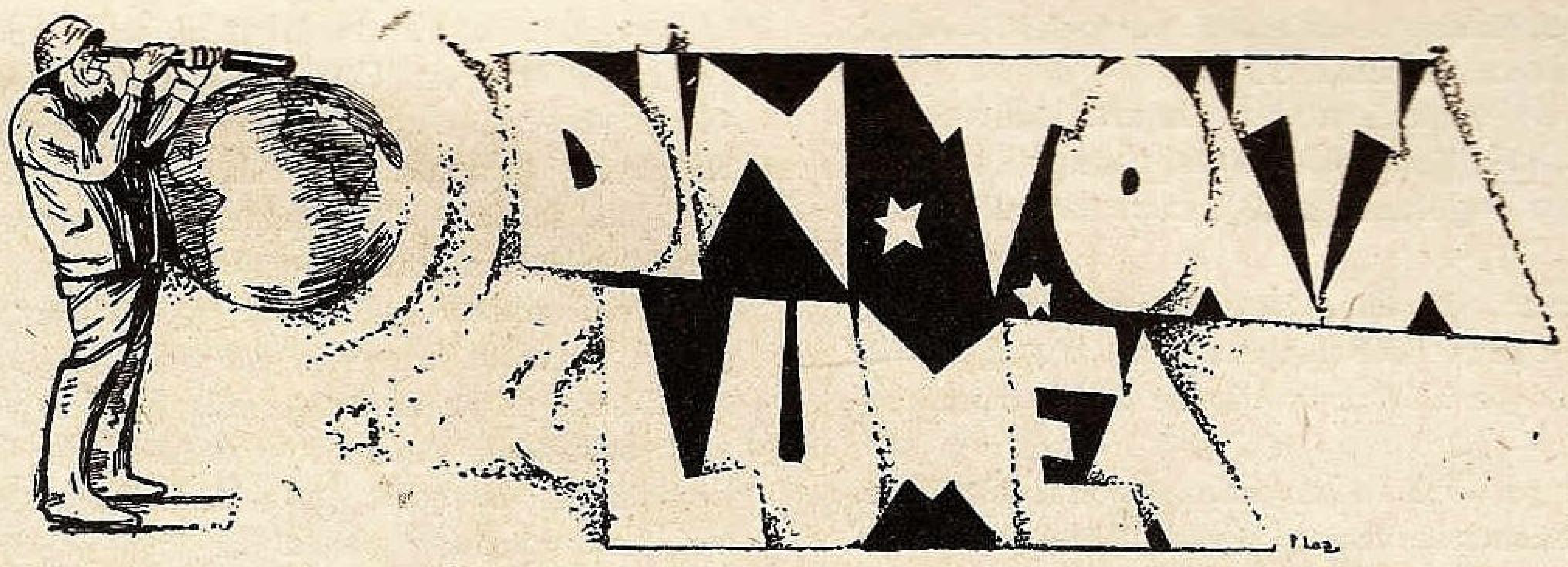
Carole
CASSA AUTONOMĂ A MONOPOLURILOR REGATULUI ROMÂNIEI

ULTIMA EXPRESIE DE CALITATE ȘI ELEGANȚĂ: CUTIA CU ȚIGARETE „CAROL II".

ȚIGARETA »CAROL«

Cassa Autonomă a Monopolurilor, prin străduința specialiștilor săi a realizat o nouă țigaretă, care satisface pe fumătorii cei mai exigenți.

ÎNCERCAȚI CHIAR AZI O CUTIE DE ȚIGARETE CAROL II



BIBLIOTECĂ FLOTANTĂ PENTRU PESCARI.

La *Ostende* s'a constituit un comitet care va organiza o bibliotecă flotantă şi navigantă de unde pescarii belgieni vor putea să-şi procure cărţi de citit înainte de a pleca în mare.

FENOMENUL OPTIC ANTIFAR.

D-l M. Fabry, directorul Institutului de optică a prezentat Academiei de ştiinţe o notă referitoare la *fenomenul optic, antifar* şi l'a explicat ca fiind rezultat al unui efect de perspectivă combinat cu proprietăţile difuzante ale aerului.

Savanţii profesori *Colangè* şi *Le Grand* au constatat că la orizont, într'o direcţie opusă unui far maritim puternic, apare o sclipire a unui far fals (neexistent) care pare aşezat sub orizont, de unde razele par că sunt divergente ca în cazul unui far normal.

Observaţiile celor doi savanţi au fost făcute la farul din *Belle Ile*, şi au o importanţă deosebită, mai ales pentrucă acest fenomen optic poate constitui un adevărat pericol pentru navigatori.

BĂRCI DE SALVARE DIN ALUMINIUM.

Bărcile de salvare ale pachebotului olandez NIEUW-AMSTERDAM vor fi construite din *aliaj de aluminium*.

Cheltuielile de întreţinere la acestor bărci, vor fi foarte reduse deoarece acest aliaj rezistă bine la apa de mare şi la aerul sărat.

NAVA WUPPERTAL CU PROPULSIUNE DIESEL-ELECTRICĂ.

Această navă construită în şantierele *Deutsche Werft* din Hamburg în 11 luni pentru compania *Hamburg Amerika-Linie* va fi pusă în cursă pe linia Australiei şi Indiilor olandeze.

Dat fiind că această navă reprezintă idei şi concepţii noi în ceeace priveşte realizarea, dăm următoarele informaţiuni :

Are lungime 151 m., lăţime 18,70 m., pescaj 7,80 m., deplasament 15.000 tone.

Din cauză că a fost întrebuinţată *sudura electrică* şi un sistem de colţare în zig-zag, s'a făcut o economie în greutate de 15%.

Nava are 5 magazii, 3 spre prova şi 2 spre pupa. Are bigi de încărcare de 50 tone, de 25 tone, patru de 10 tone şi 16 de 5 tone. Aceste bigi sunt deservite de 20 motoare electrice cu curent continuu cari sunt alimentate de 3 comutatrice de 120 kw.

Toate motoarele pentru manevrele de pe punte sunt electrice : încălzitul este deasemeni electric.

In apropierea comenzii, acolo unde se află busola, au fost întrebuinţate numai piese din metale amagnetice.

Aparatul motor cuprinde trei motoare M. A. N. de 7800 C. V. în 2 timpi cu simplu efect ; fiecare motor are 7 cilindri de 520 mm. având cursa de 700 mm. şi dând 250 rotaţii pe minut.

Aparatul de propulsiune cuprinde un *motor principal sincron* de 6800 C. V. cu 125 rotaţii şi un alt *motor asincron* de 900 C. V. cu 64 rotaţii care e întrebuinţat pentru marşul cu viteza redusă.

ALEGEREA APARATULUI MOTOR PENTRU O NAVĂ NOUĂ.

La a 75-a adunare a inginerilor germani din asociaţia V. D. I. *(Verein Deutscher Ingenieure)* între alte comunicări interesante a fost şi aceia care poartă titlul de mai sus, făcută de inginerul *G. Jahn* din Kiel.

Acesta arată că astăzi, constructorul naval este obligat să studieze bine cu ce fel de aparat motor să înzestreze navele ce va construi, deoarece:

maşina alternativă cu vapori,
maşina alternativă combinată cu turbina,
turbina şi
motorul Diesel cu doi sau patru timpi şi simplu sau dublu efect,

au fiecare avantaje, şi desavantaje pe care constructorul trebue să le cântărească şi să le aleagă după tipul de navă ce va construi.

Astfel *maşina alternativă* nu se mai obişnuieşte decât pentru puteri mici ; *maşina alternativă combinată cu turbina* poate fi întrebuinţată la puteri mai mari dar nu peste 4000 C. V. ; peste 4000 C. V., *turbina* este recomandată ca cea mai economică.

Motorul Diesel se poate recomanda pentru orice putere, după tipul său ; pentru puterile mari, numai motorul în doi timpi cu dublu efect trebue ales.

O SOLUŢIE PRACTICĂ.

U. S. Maritime Commission a găsit o soluţie practică în ceace priveşte construirea navelor de comerţ.

Statul, pentru diferitele sale considerente s'a hotărât să construiască nave pe cari să le vândă apoi particularilor pentru exploatare.

In felul acesta Statul îşi asigură existenţa unui parc de nave în serii de tipuri diferite, construite după toate indicaţiile Statului Major al Marinei, aşa ca la războì să se poată uşor îngloba în serviciul flotilei militare fie ca crucişetoare auxiliare fie ca nave de transport în convoiuri.

In afară de aceasta Statul asigură pâinea tuturor şomeurilor cari contribue la construcţia navelor.

ZOSEN KIOKAI.

(Societatea arhitecţilor navali din Japonia).

Această societate a fost fondată la 1 Aprilie 1897, puţin timp după războiul sino-japonez.

Scopul acestei societăți a fost dela inceput următorul: *studiul simultan al științei și al practicei* construcțiilor navele prin colaborarea cu membrii săi și măsurile cari trebuesc luate pentru ameliorarea și desvoltarea diferitelor subiecte de studiu în acest domeniu, pentru a putea asigura prosperitatea și programul acestei industrii.

Societatea, publică regulat, toate lucrările și rezultatele cercetărilor întreprinse de membri.

In 1897 această asociație număra 181 membri, iar în 1936... 2161.

TABEL COMPARATIV DE PERSONAL DE MAŞINI NECESAR LA DIFERITE TIPURI DE NAVE

Tabelul care urmează a fost stabilit la nave de acelaş tonaj aproximativ din flota Companiei *Hapag*.

NAVE CU	Motoare în 2 tipuri și dublu efect	Turbină cu angrenaje Căldare cu păcură	Turbină cu angrenaje Căldări cu cărbuni	Măriri alternative Căldări cu cărbuni
Ofițeri mecanici	5	4	4	4
Ofițeri electricieni	1	1	1	0
Asistenți	4	2	3	2
Ungători	1	2	2	2
Focari sau curățitori	6	6	15	12
Focari de bunkere	0	4	12	6
Total	17	19	37	26

Din cele arătate rezultă că navele cu motor oferă o reducere de personal destul de însemnată.

TURBINA RATEAU

Turbina *Rateau* construită de *Chantiers de Bretagne*, a făcut ca multe nave franceze să bată recordul de viteză.

Astfel, contratorpilorul *Tigre*, intrat în serviciu după războI, a bătut toate recordurile navelor similare ; în 1931 a venit rândul contratorpilorului *Gerfaut*, în 1933 *Cassard*, iar în 1935 *Terrible* care a luat 45 noduri.

NAVE ALUNGITE

Alungirea navelor, a fost o încercare reușită, aplicată de Germani la mai multe nave de pasageri pe cari le-au și modernizat în acelaş timp. Aceste nave datorită alungirii provei, obțineau forme mai fine cari aduceau un deosebit spor de viteză și o consumație relativă de combustibil mai mică.

Astăzi, operația fiind reușită, a mai tentat şi pe *Union Castle* Co. din Anglia să o aplice la 5 mari pacheboate de pe linia Capul Bunei Speranțe. Navele sunt acum mai lungi cu 5 m., tonajul e aproximativ acelaș. Navele au câștigat mult și ca estetică : din 3 coşuri au mai rămas doar două.

ACTIVITATEA NAVEI METEOROLOGICE „CARIMARÉ"

Intr'unul din numerile trecute am arătat pe scurt că pentru interesele generale ale meteorologiei, Franța a destinat o navă — CARIMARE — care având la bord și personal special și instrumente speciale meteorologice, a fost trimeasă în largul Oceanului Atlantic pentru a culege de acolo observațiuni meteorologice cari transmisese imediat prin radio centralei meteorologice din Paris, ajutau mult la previziunea timpului și la alte studii importante în această ramură.

După o campanie de 3 luni, *Carimaré* s'a întors la Hâvre. In timpul acestor 3 luni, a ocupat succesiv patru puncte de staționare în interiorul unui dreptunghiu format de paralelele 36° N. și 40° N. și de meridianele 39° W și 45° W, executând 50 radiosondaje în atmosferă (temperatură și umiditatea) dintre cari 40 au trecut de 10.000 m. iar 18 au trecut de 15.000 m.

In fară de aceste observații speciale, misiunea zilnică era ca pe lângă datele culese dela instrumentele proprii, să culeagă date meteorologice dela toate navele din

---

Deciziunea Nr. 20 din 1 Martie 1938

COMITETUL

Având în vedere dispozițiunile art. 7 al. 1 din legea F.N.A. din 1 Aprilie 1936 și Cap. VII din tabloul ei anexă cu modificările aduse prin legea din 17 Martie 1937.

Având în vedere că, potrivit acestor texte, toate chitanțele de predare, primire sau plată, sub orice formă ar fi și orice denumire ar purta, — emanând dela particulari sau orice întreprindere, asociație, societate cu caracter industrial sau comercial, se timbrează cu timbrul progresiv de aviație după valoare, după cum este prevăzut în Cap. VII L. F. N. A.

Având în vedere art. 5, 6 și 16 din legea asupra cecului din 1 Mai 1934.

Pentru aceste motive și în temeiul art. 20 L. F. N.A.

D E C I D E :

1) Certificarea primirii numerarului prin semnătură aplicată pe cecuri în momentul lichidării lor la ghișeele băncilor — constituind chitanță descărcătoare — va fi timbrată cu timbrul fix progresiv prevăzut de Cap. VII din tabloul anexă al L. F. N. A. 1936 cu modificarea din 17 Martie 1937.

Timbrul de aviație legal se va aplica pe însuși cecul care rămâne în mâinile casierului plătitor ; sau — în cazul când semnătura de primirea numerarului se aplică pe un formular de cassă ad-hoc — pe acest formular.

2) Formularele denumite „cecuri" emise de creditori sub orice titlu al unei bănci (destinatari ai unui ordin sau unei dispoziții de plată date băncii de un terț, deponenți în orice formă, creditori etc.) la ordinul lor înșiși ca beneficiari și care formulare — în momentul plății -- sunt andosate băncii de către acești beneficiari — nefiind decât dovezi de efectuări de plăți, impropriu denumite „cecuri" și ca atare constituind chitanțe, în sensul Legei Fondului Național al Aviației, semnătura descărcătoare de primirea numerarului la cassa băncii fiind dată sub forma unui gir aparent către bancă, — urmează a fi timbrate cu timbrul fix progresiv prevăzut de Cap. VII din tabloul anexă al Legei F.N.A. 1936 — cu modificarea din 17 Martie 1937.

3) Prezenta decizie se aplică dela data de 1 Ian. 1938.

4) Pentru intrarea în legalitate, se acordă băncilor, instituțiunilor de credit de orice fel și tuturor întreprinderilor cari au emis dar nu au timbrat asemenea chitanțe, un termen până la 1 Aprilie 1938, înlăuntrul căruia să plătească în numerar, pe bază de borderouri, cu scutire de amendă, impozitul datorat pe timpul dela 1 Ianuarie 1938 și până la data publicării acestei decizii, urmând ca pe viitor aceleași instituțiuni să aplice dispozițiunile prezentei decizii.

După data de 1 Aprilie 1938, celor ce nu se vor fi conformat acestor dispozițiuni, li se vor dresa acte de contravenție.

PRESEDINTE,
(ss) *C-dor Al. Gheorghiu*

MEMBRI :
(ss) *C. Alimănești anu*
(ss) *Eug. Demetrescu*
(ss) *Leon Grigorescu*
(ss) *C. Tătăranu*
(ss) *Seb. Șerbescu*
(ss) *N. Penescu*
(ss) *St. Veron*

SECRETAR,
Subdirectorul Cassei F. N. A.
(ss) Int. Maior *Rizescu N.*

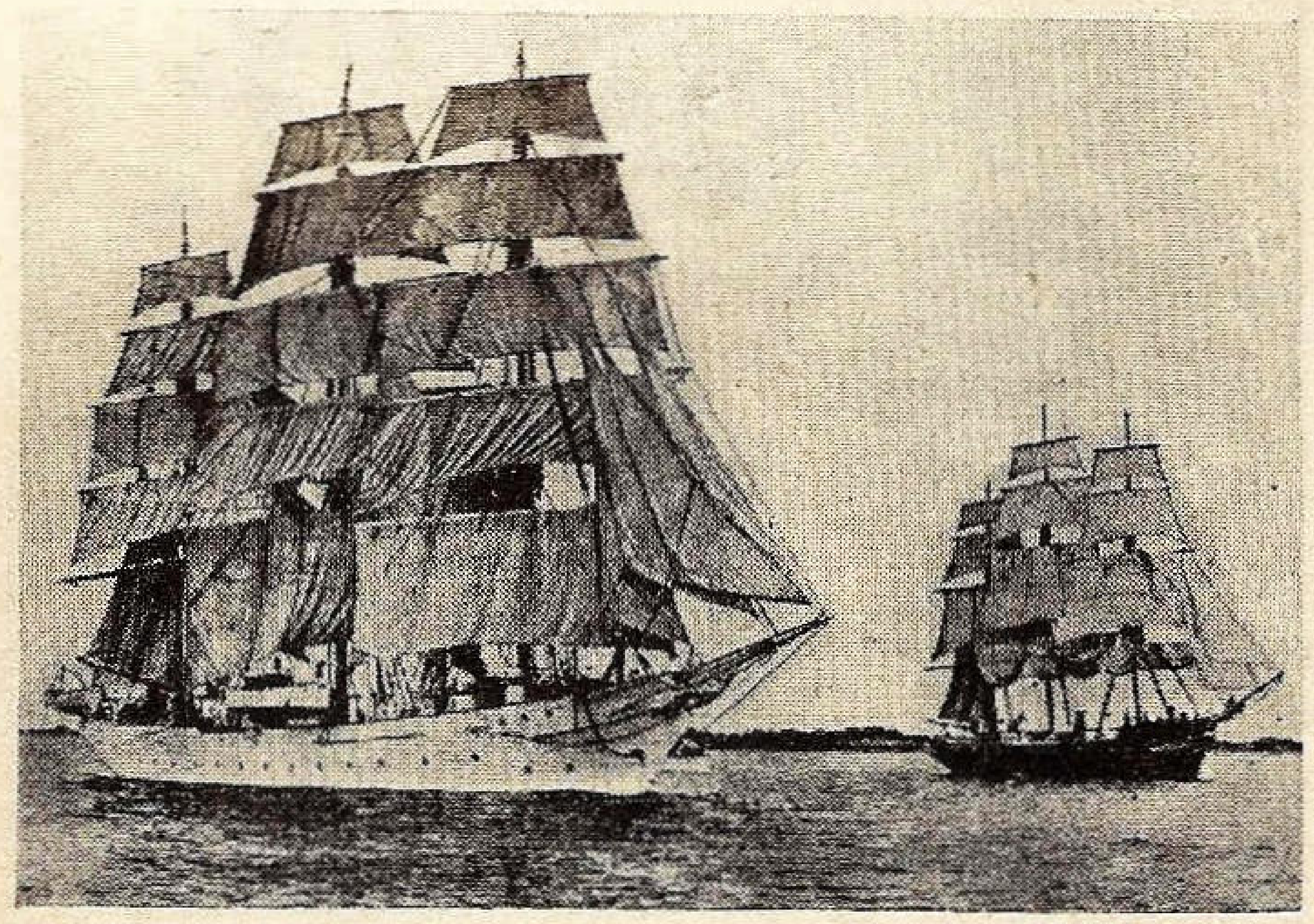
pt. conformitate : *Fl. Onea*

jur cu cari intrau în legătură prin radio. Zilnic aceste comunicări dela alte vapoare variau între 58—104. Toate aceste date eru imediat retransmise prin T. F. S. așa că telegramele date prin postul *Turnului Eiffel* le cuprindeau și pe acestea.

La noi, ar fi bine să existe o asemenea navă care să facă serviciul îndeplinit de *Carimaré* în Atlantic, dar deocamdată socotim că ar fi cam costisitor.

Totuși, pentru complectarea datelor mai din largul mării, de care are mare nevoe Institutul nostru Meteorologic, s'ar putea face ceva, de exemplu să existe o convenție internațională care să oblige toate navele cari navigă prin Marea Neagră, să transmită la anumite ore unui post de T. F. S. Central, dela coastă, anumite observațiuni meteorologice cari ar ajuta colosal de mult la întocmirea hărților zilnice cari servesc la previziunea timpului.

Ar fi suficient poate să se transmită numai *presiunea barometrică, temperatura și forța și direcția vântului;* aceste date nu cer o preparație specială pentru a fi observate pentrucă sunt obișnuite personalului navigant care în mod obligator le notează la fiecare oră în rubricile respective din jurnalul de bord.



„Seven-Sas“ și „Joseph Conradt“ în matchul Newport-Bermuda

In felul acesta am putea avea într'un mod quasi-regulat informațiuni meteorologice de mare importanță pentru institutele cari se ocupă cu previziunea timpului.

Având în vedere că serviciul ce l'ar face navele pentru meteorologie, așa cum am arătat mai sus, se va întoarce tot la nave sub forma unui buletin de previziune a timpului mai complect, deci mai bun, trebue să ne închipuim că o asemenea idee bine organizată, va fi imposibil să fie refuzată de societățile de navigație.

Să sperăm că în curând autoritățile de resort vor căuta să soluționeze și această problemă.

Z. N.

MATCHUL NEWPORT-BERMUDA

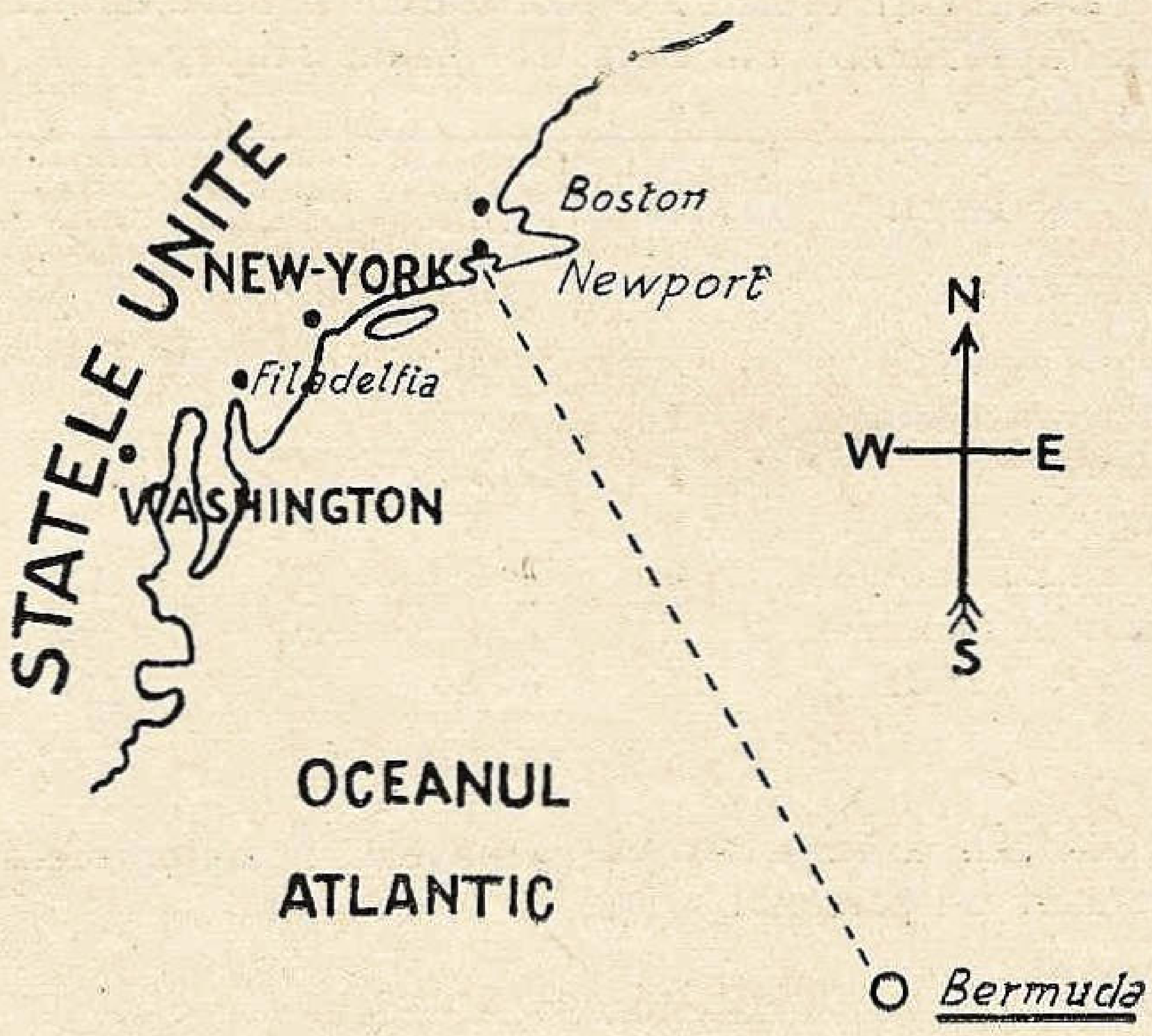
Cu prilejul disputării cupei America, la Newport, au venit o mulțime de nave de tipuri și mărimi foarte diferite. Printre acestea, cunoscătorii au remarcat două yachturi mari cu vele. *Seven-Sas,* și *Joseph-Conrad,* cari aveau aceiași velatură, 3 catarge cu vele pătrate.

In urma discuțiilor prilejuite de prezența acestor două veliere, conducătorii Yacht-Club-ului New-York au oferit o cupă pentru un match între cele două yechturi.

In ziua de 26 August, *Seven-Sas,* și *Joseph Conrad* s'au prezentat la start de unde cu un vânt bunicel au pornit cu toate velele întinse spre *Insulele Bermude.*

Distanța de circa 660 mile a fost străbătută de cei doi concurenți în 11 zile. Câștigător a fost *Joseph Conrad* care a sosit cu 55 minute mai de vreme ca *Seven Sas.*

Aceste două yachturi sunt niște foste nave-școală: *Seven-Sas* se numea *Abraham Rydberg* și a fost construit la Stockholm în 1912. Are 51 m. lungime. *Ioseph Conrad* a fost pe vremuri nava-școală daneză *George Stage,* construită în 1882 la Copenhaga. Are doar 36 metri lungime.



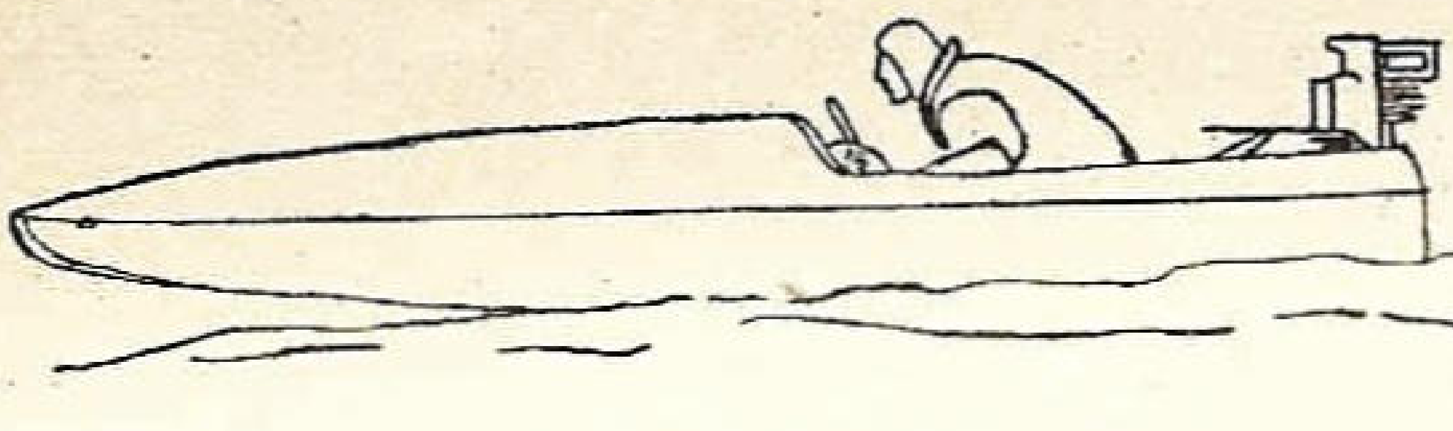
FAUNA MĂRII MOARTE.

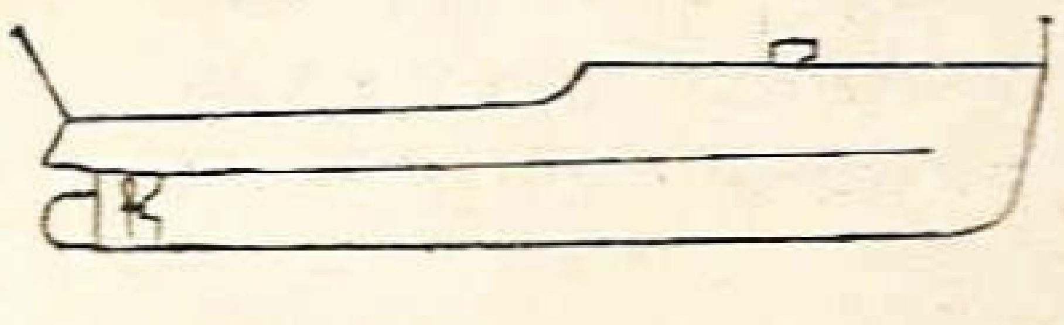
Marea Moartă își poartă numele pentrucă toată lumea știe că nici o vietate nu poate trăi în ea.

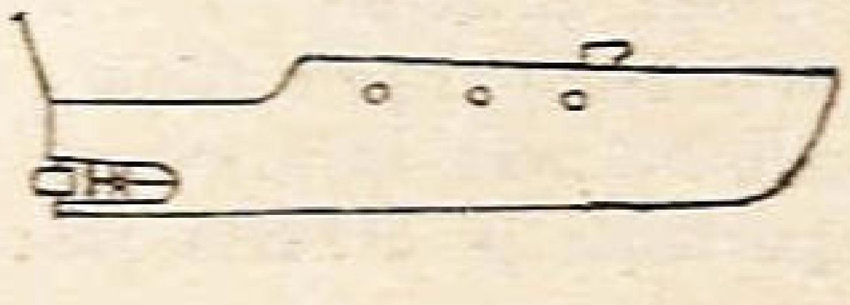
Totuși s'a descoperit de curând că și Marea Moartă are fauna ei, compusă din viețăți într'un stadiu foarte primitiv cari nu au fost găsite încă în nici o altă parte a lumii.

SITUAȚIA TORPILOARELOR MARILOR PUTERI NAVALE EUROPENE.

	FRANȚA	ANGLIA	ITALIA	GERMANIA
Torpiloare de 600 — 1200 tone vechi	3	71	32	12
Torpiloare de 600 — 1500 tone moderne	30	68	63	22
Distrug. de 1500—2600 tone moderne	30	10	15	?
Torpiloare de 600—1800 tone în constr. (pe cală)	20	47	18	24
Distrugătoare de 2800 tone construcție	2	0	?	?
Total	85	196	123	58







INFORMAŢII — NOUTAŢI

Adunarea generală anuală a Ligii Navale Române.

Conform art. 18 din statut, Duminecă 27 Martie a. c. ora 10 dim., va avea loc în sala de festivităţi a cercului militar din Bucureşti (intrarea prin Str. Sărindar), adunarea generală anuală a LIGII NAVALE ROMÂNE. Această adunare se consideră constituită cu oricâţi membri prezenţi, cu drept de vot vor fi, în acea zi, conform art. 22 din statut.

Ordinea de zi va fi: Darea de seamă a activităţii L.N.R. pe 1937; raportul cenzorilor; descărcarea comitetului de administrare pe 1937; hotărârea cotizaţiilor membrilor şi filialelor L.N.R.; alegerea cenzorilor şi supleanţilor, sau realegerea lor, sugestii asupra: uniformei, secţiunii femenine; activitatea viitoare a L.N.R. propuneri (făcute în scris) de membrii activi L.N.R., cu 5 zile înainte de 27 Martie

Decorarea d. Ing. Radu Irimescu, fost ministru al Aerului şi Marinei

In Monitorul Oficial dela 8 Martie s'a publicat decretul prin care d. Inginer *Radu Irimescu,* fost ministru al aerului şi marină, a fost distins cu „Medalia Maritimă" cl. I Navigant pentru că „fost ofiţer de marină cu aptitudini excepţionale pe care a ştiut să le pună în valoare pentru desvoltarea şi propăşirea marinei".

Răsplata naşilor

După cum era de aşteptat, Monitorul Oficial a publicat lista celor cari, pentru faptele arătate în dreptul fiecăruia, au fost distinşi de M. S. Regele, Augustul Preşedinte al Ligii Navale:

Proprio Motu

Comandor-Adjutant Preda Fundăţeanu distins „proprio motu", cu ordinul Pentru Merit, ofiţer.

Căpitan Tomescu Mircea care a însoţit pe Măria Sa Marele Voevod, „bene merenti" cl. IV.

Crucea de onoare pentru merit cl. II

Comandor Dumitrescu Gh. „In calitate de comandant superior a avut întreaga şi totala răspundere a situaţiei în care s'a găsit nava, situaţie pe care a apreciat-o just. Conştient de marea răspundere ce avea a stăpânit necontenit acea situaţie, prin precisiunea, promptitudinea şi judiciozitatea măsurilor pe care le-a luat pentru siguranţa navei. A trebuit energie, hotărâre, calm, stăpânire de nervi şi fermitate, pentru a imprima subordonaţilor acea încredere care i-a asigurat din partea lor, acea spontană, fermă şi devotată colaborare, atât de necesară în asemenea grele împrejurări. Increderea ce radia din preciziunea şi claritatea măsurilor ordonate şi executate, era desăvârşită prin continua şi neobosita sa prezenţă, timp de 36 ore de navigaţie, pe puntea de comandă, iar toate detaliile atitudinei sale au stimulat întreg personalul navei."

Cpt. Comandor Stoianovici Alex. „Timp de 36 ore a fost neclintit pe comanda navei, a dat dovadă de calm, hotărâre şi nervi stăpâniţi, în tot timpul cât nava a avut de înfruntat furia furtunei, luând la timp toate măsurile cele mai judicioase pentru navigaţia navei în siguranţă. A fost un exemplu şi continuu stimulent pentru întreg personalul navei".

Locot. Holban Ştefan. „S'a distins printr'o activitate şi vigilenţă timp de circa 30 ore în lucrările impuse de împrejurări; a condus echipa de ofiţeri, maeştri şi soldaţi, care a scos apa cu ghiordele, din compartimentele pupa (careu, şi culoare cabine), fiind sufletul ei. A amarat parâmele de pe puntea tunului 4 care erau ameninţate să cadă în apă şi eventual să fie prinse de elici. A luat parte la operaţiile de verificarea transmisiunilor cârmei, înfruntând cu curaj valurile furioase care spălau necontenit puntea."

Locot. mecanic Costandache I. „A fost neobosit în toate serviciile şi lucrările ce a trebuit să îndeplinească în toate părţile navei, unde era nevoe, înfruntând cu curaj şi elan riscurile mersului pe puntea spălată de valurile furioase. A dat dovada de un deosebit spirit de sacrificiu şi devotament."

Medalia Maritimă Cl. III.

Lăzărescu Petre, căpitan, a fost tot timpul la comandă lângă comandantul superior, secondându-l cu deosebit devotament. Cu toate riscurile ce implicau deplasările dintr'o parte în alta a navei, dela prova la pupă, pe puntea bătută de valuri, a îndeplinit cu elan şi calm toate însărcinările date.

Condeescu Dumitru, căpitan, a fost tot timpul la comandă lângă comandantul superior, secondându-l cu deosebit devotament. Cu toate riscurile ce implicau deplasările dintr'o parte în alta a navei, dela prova la pupă, pe puntea bătută necontenit de valuri n'a pregeţat a îndeplini cu elan şi calm toate însărcinările date.

Mocanu Gheorghe, căpitan, ca ofiţer cu navigaţia, a stat necontenit la comandă lângă comandantul navei, secondându-l cu deosebit devotament. Ca şi camarazii săi, cu toate riscurile ce implicau deplasările dintr'o parte în alta a navei, dela prova la pupă, pe puntea bătută necontenit de valuri, n'a pregetat a îndeplini cu elan şi calm, şi însărcinările primite în altă parte a navei.

Cociaş Constantin, căpitan-mecanic, ca mecani-şef al navei şi-a îndeplinit funcţiunea cu destoinicie şi abnegaţie, neclintit la postul său, deşi chiar dela începutul furtunii a fost lovit la cap şi ochiu de un capac de tambuchiu, isbit de valuri în momentul când eşea dela turbină să se ducă la pupa navei

Horodinca Alexandru, locotenent, a activat cu elan la lucrările echipei de ghiordele: ofiţeri, maeştri şi marinari, pentru scoaterea apei din compartimentele careu, cabine şi culoare pupa. A fost lovit la maxilar şi rănit în timpul acestor operaţiuni din cauza ruliului mare.

Costea Gheorghe, locotenent, printr'o deosebită şi perseverentă activitate şi cu toate greutăţile şi multe riscuri, a reuşit să asigure funcţionarea posturilor T. F. S., pentru menţinerea legăturii cu posturile dela uscat. A secondat pe comandantul superior, cu elan şi spontaneitate, înfrângându-şi oboseala celor 36 ore de continuă activitate. Cu ocazia amarării balenierei a dovedit spirit de devotament şi curaj.

Costinescu Dumitru, locotenent, a lucrat cu elan şi neoboseală la operaţiile echipei de ghiordele, compusă din ofiţeri, maeştri şi marinari, pentru scoaterea apei din compartimentele-pupă, (careu, culoare şi cabine).

Moscu Vasile, aspirant mecanic, a stat neclintit tot timpul navigaţiei, la căldări, conducând şi supraveghind personalul şi asigurând buna şi continua funcţionare a aparatului vaporizator (căldări), în condiţiuni ireproşabile.

Petre Gheorghe, maestru militar, a fost neobosit în tot timpul navigaţiei navei, executând diferite lucrări la prova şi la pupa navei sau în compartimentele aparatului vaporizator. Astfel în nenumărate rânduri a înfruntat valurile mării care spălau puntea, pentru a verifica transmisiunile cârmei din fiecare compartiment. Pentru a deschide o valvulă de comunicaţie a unui deposit de păcură, n'a pregetat a se vârî cu capul sub apa din santina în care se găsea acea valvulă.

Alexe Iordache, maestru militar, s'a achitat cu o deosebită destoinicie de însărcinările de mecanic auxiliar, deplasându-se pe puntea navei, deseori acoperită de valuri, pentru a conlucra la operaţiile de verificare a transmisiunilor cârmei în toate compartimentele. Timp de 36 ore a fost în orice moment gata să execute lucrările impuse de situaţie.

Bondalici Constantin, maestru militar, a stat de serviciu la căldarea Nr. 1, timp de 36 ore neîntrerupt şi învingându-şi oboseala, a fost continuu cu toată vigilenţa la conducerea ei, asigurându-i buna funcţionare în tot acest timp.

Caleanu Ioan, maestru militar, în funcţiunea de mecanic electrician a fost timp de 24 ore, deplasându-se pe puntea spălată de valuri, dela un compartiment la altul, pentru repararea şi înlocuirea siguranţelor electrice, luând măsuri în acelaşi timp de protejarea turbo-dinamurilor şi tabloului de distribuţie în contra apei ce intra pe trombe, asigurând astfel funcţionarea luminei electrice.

Botez Anton, submaestru militar, timp de 36 ore a fost continuu la postul T. F. S. şi împreună cu camaradul său de post, n'a încetat de a repara avariile ce se întâmplau la antenele postului, reuşind prin perseverente încercări să restabilească legătura în câteva rânduri, prin radiogonio pentru determinarea relevmentelor de poziţie.

Butoi Pavel, submaestru militar, timp de 36 ore a fost continuu la postul T. F. S. şi împreună cu camaradul său de post, n'a încetat să repare avariile ce se întâmplau la antenele postului, reuşind prin perseverente încercări să restabilească în câteva rânduri legătura prin radio cu posturile dela uscat.

Stancu Marin, submaestru militar, a dat dovadă de multă energie şi de mult spirit de abnegaţie. Deşi tânăr în specialitatea sa, a stat tot timpul navigaţiei de 36 ore, la manevra turbinei, afară de mici întreruperi când înfruntând valurile de pe puntea navei, s'a transportat şi în alte compartimente pentru a executa repararea caloriferelor stricate.

Juncu Constantin, submaestru militar, a stat de serviciu la căldarea Nr. 2, timp de 30 ore neîntrerupt şi învingându-şi oboseala, a fost continuu cu toată atenţia şi vigilenţa la conducerea ei, asigurându-i buna funcţionare, în tot acest timp.

Grasu Ioan, submaestru militar, ca timonier a dat dovadă de multă abnegaţie şi rezistenţă, făcând de serviciu, pe comandă — la cârmă — îndurând frig şi oboseală fără cel mai mic semn de nelinişte, formând astfel şi un lăudabil exemplu pentru ceilalţi marinari-timonieri ce-l ajutau. Cu acelaş spirit de abnegaţie a luat parte şi la lucrările de verificarea transmisiunii dela pupă a cârmei.

Dimitrievici Pavel, submaestru girobusolă, timp de 34 ore, singur a făcut de serviciu la giro-busolă şi prin vigilenţa şi spiritul său de abnegaţiune, ca şi prin aplicarea cunoştinţelor în specialitate, a reuşit a păstra în bună-funcţionare giro-busola, executând în acelaşi timp şi reparaţiuni la sistemul de răcire al instalaţiei.

Ignat Ioan, submaestru turbine, ca mecanic la turbine a făcut de serviciu timp de 36 ore şi a dat dovadă de energie, rezistenţă şi abnegaţie în serviciu. Prin cunoştinţele sale de specialitate şi calităţi profesionale a ajutat cu pricepere şi promptitudine pe ofiţerul mecanic din compartiment, asigurând funcţionarea tuturor aparatelor.

Tudoraş Gheorghe, submaestru turbine, ca mecanic la turbine, a făcut de serviciu timp de 36 ore şi a dat dovadă de energie, rezistenţă şi abnegaţie în serviciu. Prin cunoştinţele sale de specialitate şi calităţi profesionale, a ajutat cu pricepere şi promptitudine pe ofiţerul mecanic din compartiment, asigurând funcţionarea tuturor aparatelor.

Ritinger Nicolae, submaestru căldări, timp de 31 ore a făcut de serviciu neîntrerupt la căldare. A dat dovadă de energie şi abnegaţie în executarea lui. Aplicând cunoştiinţele sale în specialitate şi executând cu continuă vigilenţă, a lucrat cu pricepere în compartimentul căldării Nr. 1, obţinând asigurarea funcţionării focurilor şi aparatelor auxiliare din compartiment.

Munteanu Vasile, sergent, a făcut cart la turbină timp de 25 ore şi a înlocuit foarte adesea pe maestrul de cart la manevra turbinei, asigurând buna funcţionare.

Iacob Constantin, caporal, a făcut timp de 36 ore de serviciu neîntrerupt. Cu toată ameninţarea valurilor trecea pe punte dela un compartiment la altul pentru repararea luminii electrice.

Viseneg Iosef, caporal, a făcut de serviciu 36 ore neîntrerupt şi a trecut de nenumărate ori pe punte, prin valuri, pentru repararea caloriferelor.

Steaua României, ofiţer

Comandant S. M. R. Paraschivescu Emil. „Comandant S. M. R. şi în calitate de locţiitor de comandant al vaporului „Dacia", primind ordin de a ieşi în mare în ziua de 5 Ianuarie 1938, în întâmpinarea distrugătorului „Regina Maria", surprins de furtună în apropiere de Caliacra, a dat dovadă de energie, calm şi devotament în îndeplinirea acestei misiuni."

Coroana României, cavaler.

Locot. Sârbu Tiberiu, a condus în camera pupa a cârmei operaţiile de verificarea sistemului cârmei în perioada de blocare a ei, trecând pe puntea bătută de valuri. După aceia a intrat în echipa de ghiordele şi a activat la operaţia de scoaterea apei din compartimentele pupa (careu şi culoare).

Medic Locot. Fălticeneanu, a luat parte la lucrările echipei de ghiordele — ofiţeri, maeştri şi soldaţi, pentru scoaterea apei din compartimentele pupa (careu şi culoare). Cu elan şi spontaneitate, deşi suferind de rău de mare, a asistat pe un ofiţer rănit, pansându-l.

Medalia Serviciului Credincios Cl. II

Submaestru militar timonier Titi Ioan. Cu un deosebit spirit de abnegaţie, a stat de serviciu la cârmă, timp de 16 ore neîntrerupt şi numai după ce s'a simţit doborât de oboseală şi frig a fost înlocuit şi a început să alterneze la acest serviciu cu un alt maestru timonier, la scurte intervale de timp. Cu toată această oboseală şi-a impus voinţa şi a fost cu toată atenţiunea şi vigilenţa, la ţinerea cârmei. Prin această conştiinciozitate şi tenacitate şi-a atras admiraţia celor din jurul său.

Medalia Serviciului Credincios Cl. III

Submaestru mecanic turbine Nestor Ştefan. Ca mecanic la turbine, a făcut de serviciu timp de circa 30 ore şi a dat dovadă de energie, rezistenţă şi abnegaţie în serviciu. Prin cunoştinţele sale de specialitate şi calităţi profesionale, a ajutat cu pricepere şi promptitudine pe ofiţerul mecanic din compartiment, asigurând funcţionarea tuturor aparatelor.

Submaestru milit. mecanic Georgescu Mihai. In serviciu la căldarea No. 1 s'a achitat cu multă bunăvoinţă şi perseverenţă, fiind de preţios ajutor pentru buna şi continua funcţionare a căldării. N'a părăsit compartimentul căldării tot timpul navigaţiei.

Submaestru militar tunar Grecu Pascu, s'a distins prin bunăvoinţa şi rezistenţa cu care a lucrat în camera pupa a cârmei, pentru supravegherea sistemului de transmisie al cârmei.

Dumitrescu Moise, soldat. Deşi suferind de rău de mare, a lucrat continuu la careu pupa, atât în lanţul de ghiordele, pentru scoaterea apei, cât şi la celelalte lucrări, timp de 36 ore.

Gheorghiu Mihai, soldat. A fost neobosit în serviciul de timonier alergător a arătat curaj şi elan în deplasările ce trebuia să facă pe puntea navei, măturată de valurile furioase ale mării.

Ioniţă Alexandru, soldat. A făcut serviciu 28 ore neîntrerupt la turbină şi a trecut pe punte prin valuri, pentru operaţiunile de repararea caloriferului.

Mirică Ioan, soldat. S'a distins la operaţiile de scoaterea apei din careu şi culoarul pupa. S'a dus pe punte prin valuri, legat cu parâmă, pentru asigurarea capacului spiraiului careu.

Ungureanu Vasile, soldat. Ca auxiliar maşini a făcut de serviciu 36 ore, trecând pe punte, adeseori prin valuri, pentru diferite lucrări necesare la pupa sau prova navei.

Bondar Gherasim, soldat, a făcut de serviciu 36 ore neîntrerupt la turbine. Cu toată furia valurilor cari măturau puntea navei, din proprie iniţiativă a salvat pompa portativă de incendiu, spre a nu fi luată de valuri.

Sterpu Mihai, soldat, a fost continuu lângă maestrul mecanic auxiliar şi nu a pregetat să treacă, pentru executare de lucrări, pe puntea navei, bătută de valuri, acolo unde era nevoe.

Caporalii Stamate Florea, Ostri Ştefan, Fătu Ioan.

Soldaţii: Movila Tudose, Bogateanu Augustin, Bogoi Nicolae, Vizdei Ion, Prigore Vasile, Voicu Gheorghe, Trofanici Ioan, Duţă Gheorghe, Radu Constantin, Dragomir Ion, Koros Ludovic, Mocanu Vasile, Ipati Andrei, Pârvulescu Ioan, Tocu Cristache, Bereschi Ştefan, Deneş Andrei, Asanic Ioan, Burtea Petre, Gaidarof Mihail, Berneanu Smarandache, Drăgănescu C-tin, Popescu Atanasie, Cristea Nicolae, Pârvu Alexandru. Bugariu Păun, Dinu Ioan, Manafu Petre, Drăghic Ioan, Şerbănescu Ioan, Vlascinschi C-tin, Ivaşcu Alexandru, Ganea Gh., Bodrug Ioan, Duşa Emilian, Roşu Mihai, Dinu Constantin, Ştefănescu Gh., Dincă Marin, Grumaz Alexandru..

Gradele inferioare din prezentul tabel au avut de îndeplinit diferite funcţiuni în specialităţile lor respective, conform rolului Navei, sau în afara celor specificate în el. Cu toată situaţia specială foarte grea şi unică în timpul petrecut sub arme şi cu tot timpul lung cât a trebuit să-şi îndeplinească funcţiunile, unii neputând fi schimbaţi chiar câte două carturi, acest personal a dovedit, pe lângă bune cunoştinţi de specialitate, pe care le-a aplicat bine în funcţiunile ce îndeplineau, şi calităţi ostăşeşti marinăreşti, de conştiinciozitate, supunere, devotament şi destoinicie, care îndreptăţesc aprecierea să fie daţi de exemplu întregii marine.

KOPROL ESTE PURGATIVUL IDEAL !

Numai puţine purgative corespund cerinţelor, pe cari
medicii le au faţă de un bun purgativ. Un purgativ
bun trebuie să aibă un efect sigur şi fără crampe.
KOPROL întruneşte toate aceste calităţi în mod ideal.
Pastilele de ciocolată KOPROL
sunt preferate de toată lumea.

KOPROL ESTE PURGATIVUL IDEAL !

VAPORUL S. M. R. „DACIA"
MARTOR LA BOTEZUL MĂRII DIN 4—6 IANUARIE

In numărul trecut s'au văzut peripeţiile prin care a trecut distrugătorul „Regina Maria", pe puntea căruia Măria Sa Marele Voevod a primit botezul lui Neptun. Lipsindu-ne datele, nu am putut reda decât fugitiv rolul jucat de alt vapor românesc, *„Dacia"*, care a fost trimis să facă legătura radiotelegrafică cu uscatul, după ruperea antenelor distrugătorului şi să dea asistenţa necesară în caz de nevoe.

Pe bază de documente ne facem o plăcută datorie să povestim cum şi-a îndeplinit misiunea „Dacia" condusă de d. *Paraschivescu Emil*, comandantnl vaporului *„Peleş"*, care, întâmplător, se găsea bolnav la uscat, ceiace nu l-a împiedicat a părăsi camera şi, pe furtuna ce răscolea marea, să execute ordinul de a eşi în larg, având la bord şi o echipă de timonieri-semnalizatori din Marina Regală.

Părăsind portul la 5 Ianuarie, orele 18,30, cu tot orizontul extrem de redus, ajutat de relevmentele goniometrice, la 22,25 descoperă distrugătorul, cu care se pune în legătură cu semnale optice, face rondoul şi se aşează în pupa, până ce primeşte ordinul să treacă în prova. In apropiere de Constanţa a stopat şi, cu oamenii la front, a dat distrugătorului onorurile cuvenite după care a intrat în port.

Cu acest prilej echipajul şi-a făcut datoria cu zelul cunoscut în atâtea împrejurări, fiecare dându-şi seama atât de greutatea misiunii cât şi a rolului ce l-ar fi avut de jucat în cazul unui dezastru. Ofiţeri, telegrafist — d. Galiţa Ion, — şi oameni au stat la posturi fără să se schimbe, gata a-şi da viaţa pentru a o salva pe a Moştenitorului Tronului.

„Datorită excepţionalelor calităţi de marinar, priceperii şi sufletului pe care l-a dovedit comandantul *Paraschivescu*, misiunea aceasta a fost executată cu deplin succes, spre satisfacerea întregii Ţări, care a trăit, în acea noapte, momente de adevărată îngrijorare.

„Vă rog să binevoiţi a acorda o recompensă acestui merituos comandant, care a dovedit, în nenumărate ocaziuni, munca deosebită în interesul instituţiei şi a da, în acelaş timp, un ordin de mulţumire pentru ofiţerii şi echipajul vaporului „Dacia", — sună concis raportul Inspectoratului S. M. R.

Noi nu mai adăogăm decât că, la 5 Ianuarie 1938, se împlinea exact un an de când aceluiaşi comandant i-a fost dat să vină în ajutorul vaporului de război francez „Goetlegen" care, cu maşinile avariate şi un şlep la remorcă, rămăsese în voia valurilor în Mediterana, — fapt pentru care a primit mulţumiri dela guvernul francez.

D. comandant Paraschivescu, copil al faimosului bric „Mircea" a dat dovada că face parte din falanga camarazilor săi, comandanţi şi ofiţeri ai marinei noastre comerciale, care a făcut renumele atât al Serviciului Maritim Român cât şi al societăţilor „România" şi „Steaua Română". Pentru cele mai sus arătate, d-sa a fost distins cu ordinul „Steaua României" în gradul de ofiţer — care se adaogă la alte distincţii, dobândite fie ca navigator, fie ca luptător în războiul de Intregire a Neamului.

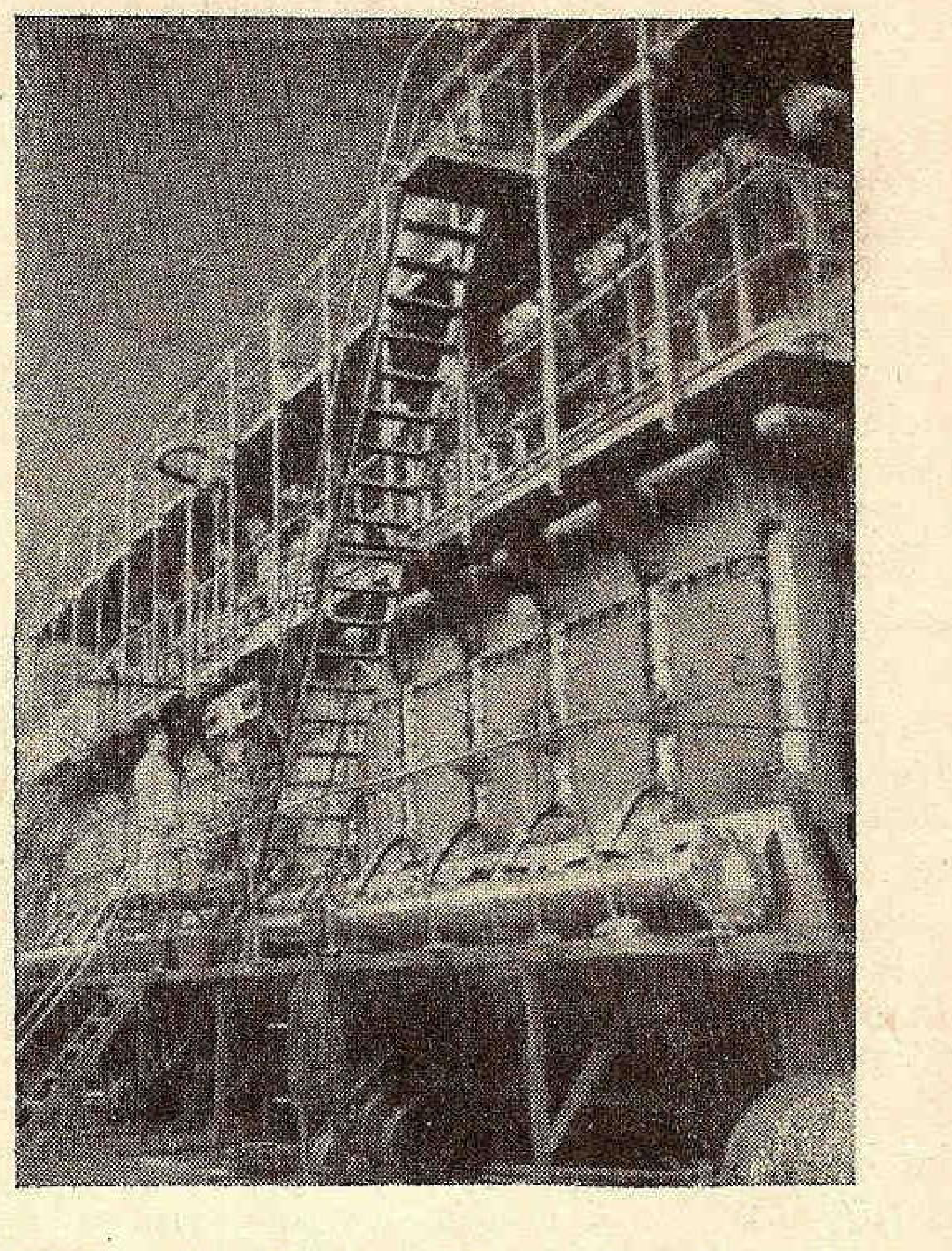
Evenimentele lunei

Iarna, care după gerurile Bobotezei, se anunţa tare aspră, (a voit, se pare, să ne tragă numai o spaimă), s'a îndulcit cu primele zile ale lui Februar. Timpul schimbător a făcut ca şi inundaţiile din anul ăsta să fie mai serioase ca în alţi ani. Alternanţele de ger, care făceau ca Dunărea să se prindă, şi desgheţ, care creştea apele făcând să-şi iasă din albie, în sus de zăpoare, au provocat pagube mari semănăturilor şi'n special aşezărilor omeneşti din valea joasă a Dunării. Satele din Deltă şi oraşele Vâlcov, Chilia şi chiar Galaţii, au avut mult de suferit.

Cursele regulate ale vapoarelor N. F. R. au reînceput încă dela 19 Ianuarie între Giurgiu-Rusciuc.

Dela 1—8 Februar s'au redeschis şi celelalte linii N. F. R. cu excepţia liniei Galaţi-T.-Severin. La 20 Februar primul vas de mare, cargobotul „Danubian" sub pavilion englez, a urcat Dunărea până la Brăila, pentru a încărca.

Un accident, din fericire, fără urmări grave, a avut loc la Giurgiu. Şalupa laborator „Dr. Cantacuzino" s'a scufundat la cheu, fiind însă scoasă la suprafaţă peste puţine zile.

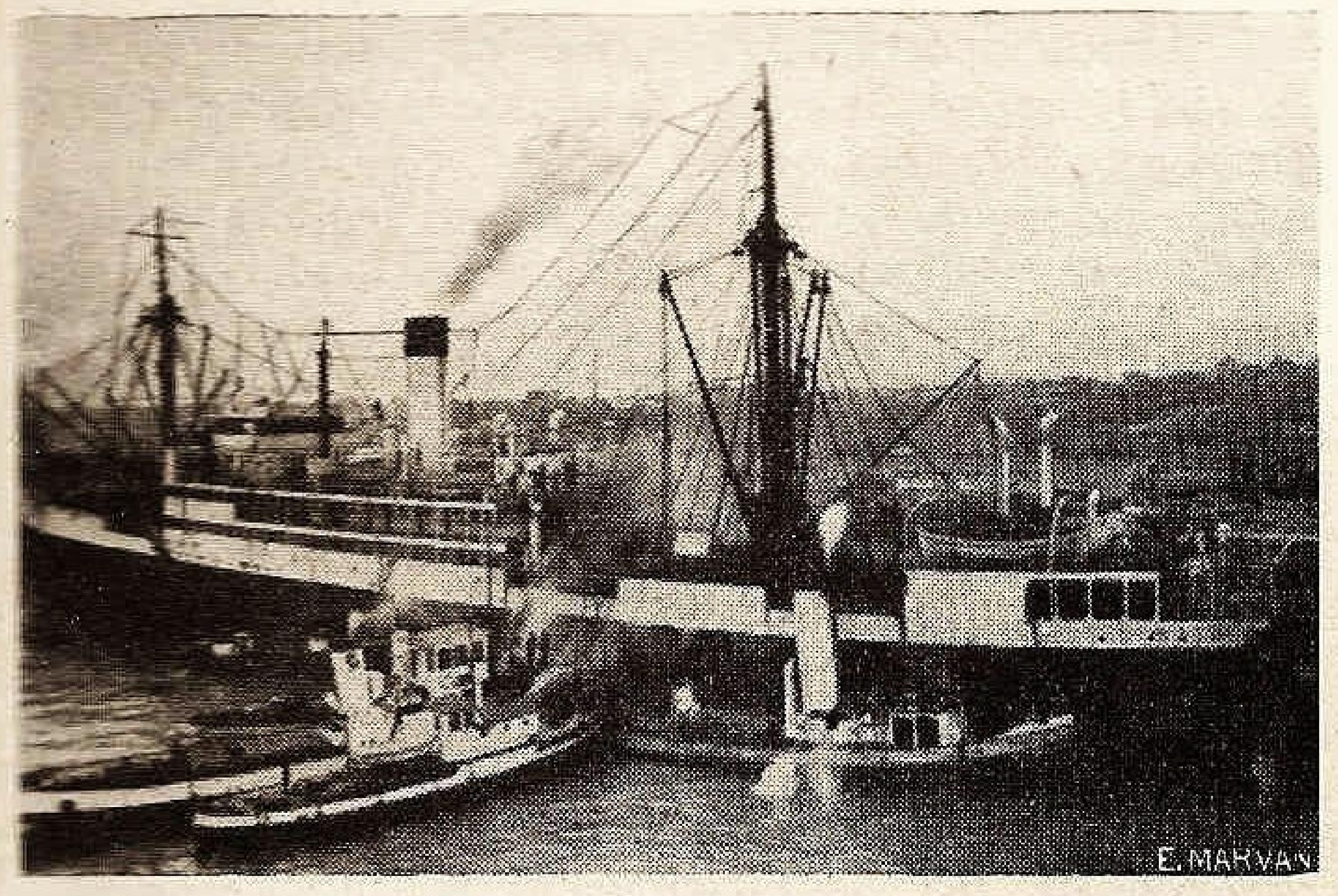


Motoarele noului parchebot „Transilvania"

S'a constatat că intrarea de apă ce a provocat înecarea e datorită faptului că ghiaţa care a presat coca tot timpul cât apele au fost prinse, a dus la forfecarea unora din nituri prin a căror găuri, a intrat apoi apa, la desgheţ.

La 11 Februarie a avut loc la Copenhaga un eveniment aşteptat de mult de întreaga suflare marinărească din ţară. E vorba de lansarea pachebotului „Transilvania", unul din cele două unităţi similare, în construcţie la şantierele Burmeister & Wain, pentru S. M. R. Data probabilă a plecării spre ţară e 1 Iulie. Cum „Basarabia" va fi lansată către finele lui Martie, şi va sosi în ţară la mijlocul lunii August, e foarte posibil ca din luna Septembrie să poată fi puse în cursă ambele aceste nave, ce vor aduce un necontestat prestigiu pavilionului naţional în Orientul Apropiat. Serviciul Maritim Român îşi va recuceri locul la care îi dă dreptul trecutul său, şi sacrificiile făcute.

Pe Dunăre deasemeni, parcul de pasageri se va spori cu o încă o unitate. Nu putem spune nouă deoarece e cel mai vechi vapor de pe Dunăre. E vorba de fostul



Şalupele de incendiu stâng focul de pe vaporul „Peleş"

yacht regal „Ştefan cel Mare". Construit în 1870, ca vasul de pasageri „Orient" a fost mult timp cel mai mare, rapid şi elegant vapor de pe întreaga Dunăre. Astăzi după complecta remodernizare efectuată în Şantierele Navale dela Turnu-Severin, va reprezenta în mod onorabil pavilionul național pe Dunărea de Sus. La bord s'au făcut amenajări pentru 80 călători în cabine de cl. I și II. Lucrările sunt aproape gata și e probabil ca „Ștefan cel Mare" renăscut, să facă primul său voiaj chiar de Paști, între Giurgiu și Viena.

Pe această linie este probabil să rămâie, continuând astfel linia Giurgiu-Galați-Vâlcov ce va fi deservită de pasagerul „Regele Carol II". In modul acesta linia cea mai lungă confortabilă și rapidă de pe întreaga Dunăre, va fi aceea a N. F. R.-ului, linie ce va aduce reale foloase în special turismului, legând inima Europei cu frumusețile țării noastre pe minunatul „drum fără pulbere" al Dunării.

O nouă societate de navigație a luat de curând ființă sub numele de „Marina Română". Sâmburele ei este format dintr'un grup de marinari, în cap cu d. C-dor Ionescu Johnson. Experiența și sufletul d-sale sunt îndeajuns de cunoscute pentru a înțelege spiritul ce va anima noua companie. Societatea are în program, pentru moment, achiziționarea a două vapoare, cu care să deschidă un serviciu regulat între porturile noastre și Levant. Jumătate din capital este deja subscris și se speră ca în curând și cealaltă jumătate să fie adunată. Este probabil ca o parte din acest capital să fie subscris de un grup de exportatori bucovineni cu interese pe piața Levantului.

Nu putem ura decât noroc și prosperitate „Marinei Române" și lăuda gestul inițiatorilor ei, oameni care nu au pregetat a-și încredința economiile lor, strânse cu trudă pe calea apelor, unei întreprinderi de navigație, arătând prin aceasta înalta înțelegere a intereselor neamului și țării, de care sunt conduși.

Yachting, canotaj, bărci cu motor.

Federaţia Română de sporturi nautice

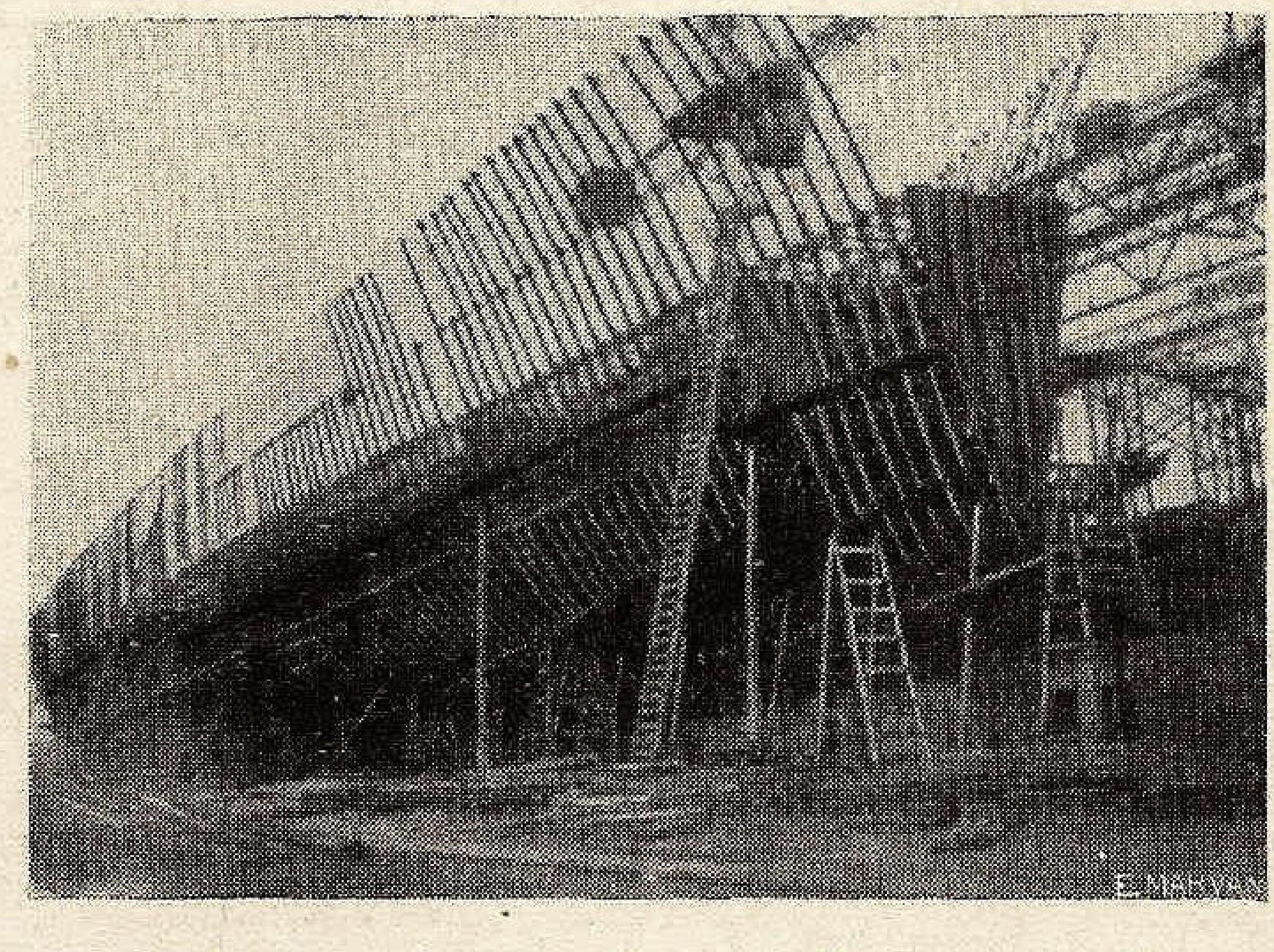
Una din cele mai tinere Federații și poate cea care are mai mult de activat pentru a face față marilor posibilități pe care le oferă țara noastră sporturilor nautice, este fără îndoială Federația Română de Sporturi Nautice.

Privind o hartă a Europei, cu greu vom găsi o țară oferind posibilități mai variate și mai întinse. Râurile, lacurile, Dunărea, lagunele coastei, Marea Neagră, sunt tot atâtea câmpuri de acțiune, atât pentru drumețul de apă cât și pentru sportul ce vrea să înfrunte vântul, valul și întinsul apei.

Prin admirabila operă de asanare a lacurilor întreprinsă de U. C. B., Bucureștii a devenit una din cele mai bine înzestrate capitale pentru sporturile de apă, aptă desvoltării canotajului, yachtingului și bărcilor cu motor.

Pentru extinderea cât mai mare a acestor sporturi, Federația Română de Sporturi Nautice, a alcătuit pentru anul 1938, un program destul de vast de propagandă și acțiune.

Astfel fiecare regiune nautică — sunt 5 în toată



Scheletul navei „Basarabia" pe cala de construcție

GDYNIA-AMERICA
LINII DE NAVIGATIE S. A.
Reprezentanța Generală ptr. România
BUCUREȘTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide și luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri și poștă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York și înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires și înapoi.
✱ Constanța — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanța.

țara — trebue să organizeze campionate regionale de vele și canotaj, să coboare un râu din regiune, să-l studieze din punct de vedere al posibilităților sportive, să ia parte la cruciera pe Dunăre și Mare dela T.-Severin la Constanța.

Această acțiune obligă cluburile nautice la o întinsă și încordată pregătire, din care se vor scoate elementele pentru viitoarele campionate naționale și internaționale.

S'a luat apoi contact cu o serie de instituții ce ar urma să colaboreze cu Federația și începuturile sunt mai mult decât mulțumitoare în acest sezon în care sportul nautic nu se poate încă practica.

Astfel pe lângă polisportiva Asociație Sportivă C. F. R., din îndemnul F. R. S. N. a luat ființă de curând o secție centrală C. F. R. de sporturi nautice care va forma la rându-i alte 12 cluburi în principalele centre de apă ale Țării. De curând s'a și pus bazele acestora la București și Timișoara. Va urma T.-Severin și Constanța. Conducerea acestei secții centrale a fost încredințată d-lui inginer Băiatu, pe a cărui stăruință și zel se contează îndeosebi.

Domnul general Ionescu, Președintele Consiliului de Administrație C. F. R. și domnul inginer Macovei și-au arătat de altfel interesul ce-l poartă sporturile nautice, acordând Federației un ajutor de lei 160.000. Suma aceasta d-l președinte al F. R. S. N. a pus-o la dispoziția tinerelor organizații nautice ceferiste, cu destinația exclusivă de a se cumpăra ambarcațiuni. Președintele Federației se va ocupa personal de organizarea și înzestrarea cluburilor nautice C. F. R. cu îmbarcațiunile necesare.

Oficiul Național de Turism, prin președintele său d. Vintilă Paraschivescu, a promis deasemeni întregul sprijin Federației și interesul cel mai complect acolo unde scopurile și dezideratele Federației pot fi susținute de Oficiu. Astfel ni s'a promis crearea de hangare de bărci pe lângă hotelurile în construcție dela Balcic, Vâlcov și Severin; achiziționarea de către Oficiu a unui număr de ambarcațiuni de sport pentru vizitatorii acelor hoteluri; propagandă cât mai întinsă pentru sporturile nautice prin publicațiile, birourile, filmele O. N. T., atât în țară cât și în străinătate.

O deosebită importanță o dă Federația Sporturilor Nautice viitoarei creații a *„Străjii Țării"*, Străjerii Marinari. Un vechi deziderat al tuturor celor ce iubesc apa, și a celor ce înțeleg importanța educativă ce oferă tuturor vlăstarelor tinere a acestui neam, va fi astfel în curând realizat.

In acest scop, Federația Nautică prin comisiile sale technice a întocmit tipurile de ambarcațiuni cu rame și vele tipuri standardizate, speciale tineretul sportiv și pe cari Straja Țării urmează să le aprobe, astfel ca în cursul anului acesta centrele străjerești nautice să funcționeze intens. Deasemenea s'a stabilit vârsta dela care străjerii nautici pot activa fără a periclita starea lor fizică. Federația Nautică a intervenit prin Liga Navală, U. F. S. R. și Straja Țării, să se intensifice propaganda pentruca toți tinerii dela 7 ani să știe să înoate. O serie de măsuri vor fi luate în ce privește obligațiile strandurilor și practicarea înotului, fără de care sportul yachtingului, bărcilor cu motor și canotaj nu se poate desvolta în condițiuni normale.

Federația Sporturilor Nautice va interveni pe lângă Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Aerului și Marinei pentru organizarea sportului nautic în armată. Se știe ce nevoie au regimentele din vecinătatea apelor și Dunării pentru a cunoaște trecerile de apă și necesitatea cunoașterii și mânuirii îmbarcațiunilor.

Inceputul s'a făcut cu regimentele de gardă, grănicerii și jandarmii, elemente de prim ordin. F. R. S. N. intenționează organizarea sporturilor nautice la Academia de Inalte Studii Comerciale și apoi la Universități. Când în toate colțurile țării, pe fiecare râu, lac, prin toate porturile Dunării și la Mare, ca și pe lacurile Bucureștiului vor apărea case de bărci și cluburi nautice, atunci suprafețele de apă vor fi împânzite și colorate de pitoreștile vele ale yachtelor olimpice sau de vâslele finelor skifuri, caiacuri și giguri și masa publicului, prin această propagandă efectivă, va căpăta încredere pentru practicarea nobilului sport.

Federația Sporturilor Nautice are încredere în vigoarea și elanul sportiv al primelor nuclee care au luat ființă și de al cărui elan este atâta nevoie pentru izbânda definitivă.

*

Zilele acestea a avut loc la sediul Federației Române de Sporturi Nautice, o ședință a Comitetului Federal, sub președinția d-lui Comandor-adjutant Fundățeanu.

S'a luat în discuție situația secțiilor L. N. R. care dispun de îmbarcațiuni, și s'a hotărât ca aceste secții să se afilieze la Yacht-Clubul Regal, în această calitate urmând a face apoi parte din Federație.

S'a luat apoi în discuție proectul de organizare a canotajului în armată și la premilitari, întocmit de d. col. *Panaitiu.*

Comitetul și-a însușit în totul sugestiile acestui proiect, urmând ca să se treacă la realizări cât mai curând. Federația urmează a face intervenții la M. A. N. și Marele Stat Major, pentru a se introduce în directiva de instrucție, obligativitatea organizării de echipe de canotaj pentru unitățile de pe lângă ape.

Pentru stimularea interesului și ameliorarea formei, ar urma să se organizeze concursuri intermilitare, cuprinzând probe sportive și altele, cu un caracter specific militar, de genul celor ce se efectuează la sky. O probă interesantă a aceea a scoborârii drumului din apropierea orașului de echipele din garnizoana respectivă; echipe care în cursul anului ar fi efectuat cea mai perfectă și grea scoborâre urmând a i se acorda de F. R. S. N. un premiu sub forma unei bărci.

Pentru punerea în practică a celor cuprinse în proiect, urmează a se institui, pe lângă F. R. S. N., o *„Comisie technică militară"*.

Ca tipuri de îmbarcațiuni, Federația a recomandat uzul generalizat al lotcei, eftină și bună, atât pentru scopuri militare, cât și utilitare, și al caiacului, ușor de transportat și care poate fi utilizat pe cele mai repezi râuri.

Când toate aceste deziderate vor lua ființă, și aceasta nădăjduim că se va întâmpla chiar în cursul acestui an, un mare pas se va face la desăvârșirea minunatei *„Școale a Națiunei"*, care este armata.

PROCESUL TONEGARU ȘI ROLUL MARINEI IN RĂZBOI

Cu prilejul desbaterii procesului avocatului Tonegaru, în rezumatele din unele ziare a apărut că d. general Dabija ar fi declarat: „Rolul marinei în timpul războului a fost atât de infim încât în istoricul Marelui Stat Major aproape nu figurează" sau „că istoria generală arată că rapoartele marelui stat major vorbesc foarte puțin despre activitatea marinei noastre în război".

Din partea d-lui *general Dabija*, cunoscut atât ca militar, cât și istoric, autor al volumelor *„Armata română în războiul mondial"* primim, în legătură cu aceasta, următoarea întâmpinare:

„Eu nu puteam spune așa ceva, pentru că asupra activității flotei de Dunăre am scris în primul volum al lucrării mele la pag. 187, 244, 371, 372, 392, 420, 424, 432, 435, 440, 453 și 458. De altfel contra-amiralul Negrescu mi-a scris îndată după apariția primului volum, arată recunoștința sa pentru exprimarea adevărului istoric; asemeni și alți ofițeri de marină mi-au arătat mulțumirile lor.

Deci cred că am evidențiat destul de bine activitatea flotei de Dunăre.

Pe timpul procesului Tonegaru, cred că s'a făcut o gravă eroare, când s'a afirmat că ocuparea, cu câțiva soldați, a cutărui sau cutărui vas comercial (din multele vase refugiate pe brațele Chilia și Sulina) legat de de mal, ar fi fost un act de eroism.

Prin depoziția mea, m'am referit la astfel de pseudo-eroisme, pe care nu le poate menționa nici istoricul Marelui Stat Major și nici o lucrare serioasă care trebuie să exprime numai adevărul istoric. Eu nu m'am referit deci la flota de Dunăre, a cărei acțiune, în întregul ei, am scris-o în mod veridic și cu căldura cuvenită, așa după cum se poate citi în studiul meu și după cum se poate citi și în lucrarea recentă a Marelui Stat Major.

Este o greșală de a confunda intenționat eroismul cu pseudo-eroismul, căci se micșorează cu bună știință, eroismul atâtor ofițeri și soldați cari au murit pe sfântul altar al Patriei, sau cari își târâie invaliditățile văzute și nevăzute, prin orașe și sate.

Eu sunt și rămân răspunzător de tot ceiace am scris pe baze de documente oficiale române și străine, în cele patru volume ale lucrării „Armata română în războiul mondial", *care însumează 2.300 pagini — și de tot cea ce am spus în conferințe sau în depoziția ce am făcut; dar nu pot fi răspunzător de cea ce mi se atribuie de alții că ași fi scris sau ași fi spus".*

Liga Navală mulțumește călduros d-lui general Dabija, atât pentru că ne-a autorizat să folosim rândurile domniei sale, spre „a se pune lucrurile la punct și pentru alte persoane", cât și pentru că s'a oferit ca în noul ciclu de conferințe dela toamnă să vorbească despre „Operațiunile din 1916 ale flotei de Dunăre în legătură cu Armata de uscat".

Ședința Consiliului de Direcție dela 16 Decembrie 1937

Prezidează d. Amiral *I. Coandă*.

Prezenți: C-dor Fundățeanu, avocat Petrovici, ing. Vardala, gen. Negreanu, N. Georgescu.

Se intră în ordinea de zi:

I. *Cererea locotenentului Isbășescu.* — D. locotenent Isbășescu, autorul volumului „Greement și Matelotaj" face o cerere ca Liga să tipărească o nouă ediție a lucrării sale, fie cu comision, fie cu drept de autor

Consiliul, din cauza lipsei de fonduri, hotărăște a se rocomanda lucrarea Comandamentului Marinei.

II. *Bugetul 1938. D. Comandor Negulescu* dă lămuriri asupra principiului călăuzitor: cât mai prudenți la venituri. In general veniturile s'au sporit, în special la revistă, grație reclamelor și numărului festiv care a atras mulți membri noui. La cheltueli nu s'a făcut nici un spor.

Consiliul aprobă provizoriu bugetul, rămânând ca, dacă M.A.M.

„MICA"
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ MINIERĂ
CAPITAL SOCIAL LEI 140.000.000 ✱ REZERVE LEI 31.793.705

BUCUREȘTI III,
STRADA B. MUSSOLINI Nr. 36-38
TELEFON: 218/61

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija.
MINA DE CĂRBUNI: Țebea. — CARIERELE: Albești și Mateiași (Muscel).

■

Face orice afaceri miniere.
Expertize și analize în laboratoare proprii.

rezolvă favorabil propunerile făcute, să se întocmească un alt buget.

D. Căpitan *Bârzănescu* propune ca în noul buget să se prevadă 160.000 pentru secţia nataţiei.

III. *Gratificaţii.* Se aprobă a se acorda aceleaşi gratificaţii ca şi în trecut.

IV. *Proces tineret.* — D. avocat *Petrovici* dă lămuriri asupra procesului, în care, conform legii persoanelor juridice, tribunalul a admis apelul la Adunarea Generală a L. N. R.

Discutându-se dacă e sau nu nevoie de apel, în urma celor expuse de d. avocat *Ardeleanu*, se hotărăşte a se face apel de îndată ce se va primi sentinţa.

Şedinţa Comitetului Central dela 15 Ianuarie 1938

Prezidează d. Amiral *I. Coandă.*

Prezenţi: Vice-Amiral Bălănescu, Avocat V. Ardeleanu, C. Amiral Boerescu, C-dor Fundăţeanu, Colonel Giuşcă, ing. Georgescu, N. Georgescu, ing. Ghica, C-dor Koslinski, General Negreanu, Amiral Niculescu Rizea, Consilier Papadat, Comandor Sion, ing. Vardala.

I. *Bugete.* — Se aprobă proectele de buget pe 1938 ale secţiilor Sulina, Constanţa şi cel al Centralei.

D. Comandor *Fundăţeanu* arată că Liga Navală Română e un organ de propagandă şi totuşi suntem în urma atât a asociaţiilor similare străine, cât şi a unora din ţară. Fără propagandă nu vom putea reuşi. E de părere să se aprobe bugetul până la Adunarea Generală, dar să găsim şi alte soluţii. Să mergem la Ministerul Aerului şi Marinei şi să stăruim să se prevadă o subvenţie de cel puţin un milion, cari nu sunt daţi zadarnic. Revista să o ridicăm la 10.000 tiraj, trimiţându-se la toate ambasadele, consulatele şi autorităţile militare, chiar gratuit.

D. Amiral *Coandă* arată că memoriul apărut în nr. 12/1937 al revistei, a fost înaintat M. S. Regelui şi care, din comunicarea ce mi-a făcut D-l C-dor Fundăţeanu era hotărât a se înainta D-lui Prim Ministru. Intre timp schimbându-se guvernul, rezolvarea soluţiilor a întârziat. Deocamdată o delegaţie se va prezenta Min. Aerului şi Marinei, apoi la d. Ministru al Ap. Naţionale şi la prezidenţia Consiliului.

D. Vice Amiral *Bălănescu* e de acord în totul cu cele expuse de d. Comandor Fundăţeanu, care a preconizat ca propaganda să fie susţinută prin revistă. Până la viitoarea şedinţă să se facă un program de propagandă şi de organizare a Centralei, astfel ca randamentul să fie cât mai mare. Cu actualul personal redus stăm pe loc.

D. *Comandor Negulescu* arată că lucrările sunt atât de aglomerate în cât D-sa nu le mai poate face faţă singur. Propune să fie lăsat numai cu revista şi propaganda, iar postul de secretar general să se ofere altei persoane.

D. General *Negreanu* arată că şedinţele noastre sunt un fel de prefaţă la Adunarea Generală. Din expunerea la buget, se deduce că revista duce greul, subvenţia e foarte mică. Secretariatul să facă un program de realizare pe 10 ani.

Se hotărăşte ca în cursul săptămânii d-nii: Amiral Coandă şi Comandor Fundăţeanu să se prezinte d-lui Ministru al Aerului şi Marinei.

III. *Conferinţe.* Se aduce la cunoştinţă programul ciclului de conferinţe cari se vor ţine în fiecare Miercuri, începând cu 2 Februarie.

La 30 Ianuarie d. Ionescu-Severin, artist, va da o reprezentaţie în folosul construirii navei-şcoală „Mircea".

La 20 Februarie d. Vice Amiral Bălănescu va vorbi la Ateneu.

La 26 Februarie va avea loc un concert de gală dat de d. Alex. Lupescu, prim bariton al Operei, cu concursul orchestrei Radio, precedată de o conferinţă a L. N. R. ce se va ţine de D-l V. Amiral Bălănescu.

SE PRIMESC VOLUNTARI LA MARINĂ

Marina Regală Română primeşte voluntari în temeiul legii publicată în M. Of. nr. 148 din 7 Iulie 1930.

Cererile se vor înainta până la 31 Martie a. c. pe adresa Comandamentului Marinei Regale din Bucureşti, Piaţa Amzei nr. 4. — însoţite de următoarele acte:

1. Să aibe etatea de cel puţin 18 ani (extras după actul de naştere, sau în lipsă, sentinţa Tribunalului, dată conf. art. 53 din legea privitoare la actele de stare civilă).
2. Să nu fie căsătorit (certificat dela primăria respectivă).
3. Să fie în deplină sănătate.
4. Să aibe învăţământul primar absolvit (certificat de absolvirea cursului primar. La marină se dă înaietate tinerilor cu patru clase de liceu sau cu şcoala de Arte şi Meserii.
5. Să aibe un certificat (model T) de bună purtare din partea primăriei respective, prin care să se ateste că e cetăţean român.
6. Să aibe consimţământul părinţilor sau tutorelui (act legalizat de autoritatea administrativă respectivă).

Voluntarii primiţi în Marina Regală, pot ajunge la o slujbă cu bun viitor; urmând şcoala de specialităţi, vor fi înaintaţi, după aptitudini, maeştri şi ofiţeri de echipaje.

Se primesc în linia întâia tineri cari au urmat o şcoală de meserii, şi acolo mai ales mecanica, electricitatea sau radiotelegrafia, apoi cei cu patru clase de liceu.

Şedinţa comitetului central dela 16 Februarie 1926

Şedinţa comitetului central dela 16 Februarie 1926.

Prezidează D-l Amiral I. Coandă.

Membrii prezenţi sunt D-nii: Vice Amiral Bălănescu, Cpt. N. Georgescu, Ing. Mihalopol, C-dor Oprişanu, Av. Petrovici F., C-dor Sion Alf., Ing. Vardala, Ing. Gr. Vasilescu, Gen. Negreanu, Consil. Curte Papadat, Pens. N. Georgescu.

Inaintea discuţiunii ordinei de zi se citeşte de D-l *Comandor Negulescu*, procesul verbal al şedinţei Comitetului Central dela 15 Ianuarie 1938, pe care comitetul îl aprobă.

Ordinea de zi este următoarea:

1. Bugetul şi dările de seamă dela filiale.
2. Comunicări.
3. Nataţia.
3. Fixarea datei şi a ordinei de zi a adunării generale anuale a L. N. R.
5. Diverse.

D. *Amiral I. Coandă*, înaintea intrării în discuţiuni asupra ordinei de zi, arată că D-sa, împreună cu D-l Comandor Fundăţeanu, au fost în audienţă la D-l Radu Irimescu, Ministrul Aerului şi Marinei, solicitându-i sprijin material şi moral pentru lărgirea activităţii Ligii pe 1938 în cadrul memoriului alcătuit şi prezentat M. S. Regelui (memoriu publicat în revista *„Marea Noastră"* pe Decembrie 1937). D. Ministru a făgăduit tot sprijinul, pe care-l poate acorda în marginile îngrădirilor bugetare, şi, ca un prim început, dispune aprobarea unei subvenţii de 600.000 lei, plătibilă în câte 50.000 lei lunar, ceea ce s'a şi efectuat, dela audienţă şi până acum, de oare ce Liga a şi primit un avans de lei 97.730

D. *Vice-Amiral Bălănescu* vorbeşte în sensul ca membrii adunaţi în şedinţă acum, să mulţumească D-lui Ministru Radu Irinescu pentru solicitudinea dovedită și de astă dată și roagă direcțiunea să formuleze în scris aceste *mulțumiri.*

D-l *Amiral Coandă* arată că s'au și trimis.

D-l *Amiral Coandă,* în continuare, arată că subscripțiile bănești pentru construirea navei-școală „MIRCEA" continuă în toată țara. Armata, ca totdeauna, a trimis sume importante prin comandamente, inspectorate, unități și ofițerii direct. LIGA își propune ca să ceară prelungirea subscrierilor pe încă un an, dela expirarea *termenului, și să continue cu strângerea fondurilor până la* atingerea *sumei de 10.000.000 lei, iar restul până la costul navei-*școale să-l completeze M. A. M.

I. — *Bugete și dări de seamă.*

D-l *Comandor Negulescu* citește bugetele și dările de seamă sosite dela finalele: Constanța, Ismail (se ratifică, cu modificările cerute de art. 22 din Statut), Galați și Tulcea.

Comitetul aprobă.

II. — Comunicări.

D-l *Comandor Negulescu* face următoarele comunicări:

a) La concursul literar al ziarului „Timpul" pentru compoziția călătoriei Marelui Voevod Mihai, a contribuit și L. N. R. cu mai multe premii.

b) Reprezentația teatrală a artistului Ionescu-Severin, dela 30 Ianuarie 1938, în folosul L. N. R., nu a adus nici un beneficiu.

c) Ciclul conferințelor, organizat la Fundațiunea Universitară Carol s'a început prin cele două conferințe ale D-lor M. Negru și N. Caranfil, și va continua conform programului.

In afara acestora D. Vice Amiral Bălănescu va ține o conferință în seara zilei de 20 Februarie a. c., ora 9, în sala Ateneului Român.

d) Concertul care trebuia să fie dat de baritonul Lupescu, în sala Ateneului Român, în seara de 26 Februarie a. c., s'a amânat pentru 22 Martie, când va fi precedat de conferința D-lui Vice Amiral Bălănescu.

e) Cu ocaziunea procesului Tonegaru a apărut în ziare informațiunea *că D-l General Dabija ar fi declarat, la acel proces, că „marina noastră n'a contribuit întru nimic în răsboiul din 1916—1919"*, fapt care a determinat pe D-l Comandor Negulescu să adreseze o scrisoare D-lui General Dabija, rugându-l a explica dacă și întru cât acea informațiune corespunde adevărului, la care D-l General Dabija s'a grăbit să-i răspundă, tot prin scrisoare, contestând o asemenea declarație pe care n'a făcut-o și nici n'ar face-o, *de oarece adevărul e cu totul altul cu privire la acțiunea marinei noastre în războî, ceea ce a și scris în lucrarea sa, și* mai mult încă, spre a dovedi din nou și *întări acest adevăr, se* înscrie cu o conferință, pe care D-l General Dabija o va ține sub auspiciile L. N. R. Acest schimb de scrisori între D-nii General Dabija și Comandor Negulescu va fi publicat în revista „MAREA NOASTRĂ".

Comitetul aprobă acest procedeu.

III. *Natația.*

D-l *Amiral Coandă,* expune chestiunea natației, îmbrățișată de L. N. R., consfătuirile ținute de un comitet restrâns și urmarea acestora pentru înfăptuire în vara aceasta.

D-l Comandor Negulescu, a) citește încheierea comitetului de natație la ultima sa ședință, din care reiese că în curând vor merge la Constanța (Mamaia) D-nii Gen. Negreanu și Comandorii Nedelcu și Negulescu spre a vedea pe teren ce e de făcut, spre a proceda la realizarea unei tabere la Mamaia.

b) Enunță propunerea pe care a făcut-o într'un memoriu D. Tebeica, la care D. Vice Amiral Bălănescu mai adaogă făcând un rezumat al citatei propuneri și conchide că urmează să fie studiată într'un comitet restrâns.

D. *Amiral Coandă,* hotărăște acel comitet, care va fi compus din D-nii: V. Amiral Bălănescu, Gen. N. Negreanu, și Comandorii Nedelcu și Negulescu.

ARAGAZ

ARAGAZ

Combustibilul ideal pentru gospodării și cu nenumărate întrebuințări în industrii și meserii.

MUNCA, TIMP ȘI BANI
economisiți întrebuințând **ARAGAZ**

Cereți depozitarului din orașul Dv. să vă demonstreze cât de economic vă revine întrebuințarea de **ARAGAZ** *în comparație cu alte combustibile.*

DEPOZITARI IN TOATE ORAȘELE DIN ȚARA

LA BUCUREȘTI
Reprezent. „ARAGAZ", Calea Victoriei, 51 ✱ Tel. 3.99.51 și 4.68.60
Magazinul „SANITAS", B-dul I. C. Brătianu, 36 ✱ Tel. 2.31.55

D. *Căpt. Bârzănescu,* roagă comitetul să aprobe executarea unor demonstraţiuni nautice pe Dunăre în vară, sub conducerea d-sale.

D. Amiral Coandă, invită pe D-l Căpitan Bârzănescu să prezinte un program şi un proect de buget.

IV. Fixarea datei şi a ordinei de zi a adunării generale a L. N. R

D. Amiral Coandă, arată că D-l Comandor Negulescu, va citi darea de seamă care va fi prezentată adunării generale în acest an, rugând că, pentru fiecare capitol, cine va dori, poate să facă propuneri. Iar în ceeace priveşte data adunării, crede că e potrivit să aibă loc în ziua de 27 Martie cor., ora 10 dim. în sala cercului militar din Capitală, fiind o singură convocare şi întrunire a membrilor L. N. R. în acea zi.

Comitetul aprobă data de 27 Martie c.

D. Comandor Negulescu, citeşte darea de seamă a activităţii L. N. R. pe anul 1937, în capitolele : Filialele, căpitani de port, fonduri propaganda, calendarul, conferinţe, filme, reprezentaţii, excursii, adunări colegiale, premii, afişe, concursuri, sporturi, publicaţiuni, ziua apelor, ziua marinei ,relaţiuni cu străinătatea, subscripţia pentru nava-şcoală, „MIRCEA", promovarea sporturilor nautice.

Propune ca expresiunea „secţii" să fie în înţelesul de *filiale,* care nu schimbă întru nimic chestiunii. Aşa că în viitor, *secţiile* din ţară să se numească *filiale,* iar denumirea de secţii să fie adoptată în organizarea interioară a Ligii.

Comitetul aprobă.

Se propune ca din cei 400.000 lei, destinaţi ca fond de rezervă, spre o mai bună fructificare, să se cumpere efecte din „Imprumutul Inzestrării", care pe lângă o dobândă mai mare, poate avea norocul ca la trageri să iasă premiul de câştig în favoarea L. N. R. Comitetul aprobă ca ½ din fondul de rezervă să fie transformat în efecte de Imprumutul Inzestrării Statului.

Revista „MAREA NOSTRĂ" e nevoie a fi imprimată într'un număr mai mare de exemplare, trebue să i se dea o cât mai mare atenţiune în redactare şi difuzare. Ca atare, pentruca un astfel de program de lucru să fie realizat, — desvoltându-se acţiunea propagandei Ligii noastre în proporţii cu mult mai largi — e nevoie ca Comandorul Negulescu, pe de-o parte să fie scutit de multe din atribuţiunile ce are asupră-i, în postul de Secretar General, spre a se putea ocupa cât mai intens de redactarea revistei ; iar pe de altă parte, să fie ajutat, la revistă, de un ofiţer de marină, care să fie un fel de redactor statornic.

Comitetul aprobă.

Calendarul de perete, editat de L. N. R., continuă să apară în condiţiuni bune şi aduce reale beneficii. D. Cpt. Comand. Cristescu propune ca acest calendar, în viitor, să apară şi cu informaţiuni marinăreşti.

D. Comandor Negulescu răspunde, la această propunere, că există materialul adunat şi aşteaptă doar un colaborator care să-l pună in execuţie ; crede că D. Cpt. Comandor Cristescu e indicat să fie ajutorul d-sale la revistă şi, ca atare, să se ocupe şi de calendar, de acum înainte.

La capitolul despre excursiuni pe Dunăre, se spune că nu au dus la rezultatul aşteptat, până acum, de oarece ne-au păgubit cu 10.000 lei şi în plus, excursii nu s'au putut face.

D. Vice Amiral Bălănescu, propune că trebue să se facă intervenţiile necesare ca M. A. M. să pună la dispoziţie vapoare, pentru ca aceste excursiuni să aibe loc, negreşit, în condiţiuni favorabile pentru tineret.

Comitetul aprobă această propunere.

D. Amiral I. Coandă, mulţumeşte membrilor pentru discuţiunile luminoase la care au colaborat cei prezenţi. Aduce la cunoştinţa comitetului că D-l Comandor Negulescu are nevoie să fie descongestionat în lucrările pe care le are ca secretar general, destinând pe altcineva care să se ocupe cu multe din chestiunile de birou, iar D-sa să poată să se ocupe încă mai mult de revista „MAREA NOASTRĂ". Propune ca atare, ca D. General N. Negreanu, care este membru activ in comitetul de conducere şi în comitetul de direcţie al L. N. R. şi care este chiar iniţiat în lucrările Ligii, lucrând aproape zilnic, să fie numit ca director al secretariatului.

Comitetul aprobă numirea D-lui General N. Negreanu ca director al secretariatului.

In consecinţă, *D. Comandor Negulescu* expune cum va fi, in viitor, organizarea centrală a L. N. R., care va fi împărţită în trei direcţii :

Direcţia secretariatului — D. General N. Negreanu.

Direcţia administrativă — D. Comandor Oprişan.

Direcţia revistei — D. Comandor Negulescu care va face, ca şi până acum serviciul de Secretar General.

La revistă va fi ajutat de D-l Căp. Comandor Cristescu, ca redactor şi d-l Const. Tomescu, ca secretar.

Comitetul aprobă această organizare, până la cea de amploare mai mare, după modelul ligii navale poloneze.

PROPUNERI. — *D. N. Georgescu,* propune ca Liga Navală să acorde o răsplată fiecărui membru al echipajului distrugătorului „REGINA MARIA", dela marinar până la comandant, pentru devotamentul şi puterea de rezistenţă dovedite în călatoria istorică dela 4—6 Ianuarie.

D. Vice Amiral Bălănescu, îmbrăţişează cu toată căldura propunerea şi e de părere a se acorda câte o diplomă, un abonament şi o amintire, fie sub forma de medalie, fie un briceag marinăresc cu plăsele ad-hoc.

Comitetul aprobă, rămânând ca consiliul de direcţie să aleagă simbolul.

Convocarea filialei Constanţa

Se aduce la cunoştinţa D-lor membri ai Ligii Navale Române, Filiala Constanţa, că Duminică 20 Martie a. c. ora 10.30 dimineaţa, va avea loc Adunarea Generală Ordinară a filialei L. N. R. Constanţa, la sediul Ligii, Hotel Carol, Constanţa, cu următoarea ordine de zi :

1) Darea de seamă a activităţii pe anul 1937.

2) Darea de seamă financiară şi raportul D-lor cenzori.

3) Descărcarea Comitetului de gestiunea pe anul 1937.

4) Alegerea noului comitet, conform statutului (art. 28).

5) Alegerea noilor cenzori, conform statutului (art. 24).

Domnii membri ai filialei L. N. R. Constanţa, sunt rugaţi pe această cale ca în conformitate cu statutul, articolele 20 şi 22, să ia parte la această Adunare, care se va ţine cu ori care ar fi numărul prezent al D-lor membri.

Liga Navală Română, Filiala Constanţa

Festivalul dela Ateneu

In ziua de Marţi 22 Martie a. c., ora 9 seara, va avea loc în Sala Ateneului Român o producţie artistică de gală în folosul fondului de construcţie a *navei-şcoală Mircea.* D-l Vice Amiral I. Bălănescu va conferenţia despre : *„Nava cu pânze în trecutul marinăresc al popoarelor".*

După conferinţă D-l Lupescu, bariton la Opera Română, va executa diferite arii din operele clasice şi naţionale, cu concursul orchestrei Soc. de Radio-difuziune. Producţiunea este pusă sub patronajul *Ligii Navale Române.*

Din străinătate

ANGLIA

■ *Mauretania* se va numi noul transatlantic de 40.000 tone care se află în construcţie sub nr. 1029 la şantierul *Cammel Laird & Co.* din Birkenhead, pentru Soc. *Cunard White Star.*

Numele acesta va fi dat pentru a doua oară, în amintirea faimosului transatlantic care a ţinut mulţi ani recordul vitezei — panglica albastră.

Construcţia noului transatlantic merge într'un tempo foarte rapid; la 28 Iulie 1938 va fi lansat de pe cală (adică după 14 luni dela începerea lucrului).

■ *Avariile distrugătorului Hunter,* au provocat comunicări importante la *Societatea Inginerilor Constructori Navali* din Scoţia. Se ştie că acest distrugător britanic, în vreme ce executa o misiune în largul coastelor spaniole, prin luna Mai, a fost lovit de o mină care i-a provocat avarii însemnate. Nava a fost salvată de alte vase engleze cari au remorcat-o până la cel mai apropiat port.

După relatările făcute la Societatea Inginerilor Navali arătată mai sus, distrugătorul fusese rupt în două (chiar şi chila) însă cele două părţi se mai ţineau datorită punţii superioare şi a câtorva colţare. A putut să reziste la plutire cu o înălţime metacentrică de aproximativ 50 cm. cu toate că avea două compartimente inundate în întregime.

La construirea acestei nave, a fost întrebuinţată *sudura electrică* care în aceste împrejurări a arătat că e tot atât de bună ca şi întrebuinţarea niturilor.

Datorită faptului că la construcţia navei, s'au întrebuinţat numai *materiale ignifuge,* toate începuturile de incendiu provocate în momentul exploziei minei când s'a revărsat şi depozitul de păcură, au fost stinse imediat.

■ *Pregătirea militară a marinei comerciale.* — In afară de cursurile organizate de Marina militară pentru a deprinde pe ofiţerii din Marina comercială cu anumite obligaţiuni pe care le vor avea în timp de război, (despre aceasta am mai relatat într'un număr precedent al revistei), Marina militară caută să-şi pregătească bine pentru război şi flota comercială, care în acele vremuri va trebui să navige, nu să stea amorţită în porturi.

Există diferite asociaţii sau cluburi de cari Amiralitatea se interesează în mod special şi unde membrii ascultă conferinţe folositoare.

Astfel la *Clubul Căpitanilor de cursă lungă,* conferinţele cari se ţin anul acesta se vor referi la următoarele subiecte:

1. *Cum pot ofiţerii Marinei comerciale să ajute serviciul de informaţii?*
2. *Ce fac navele Marinei comerciale dacă se declară războiul în timp ce ele se află în regiuni îndepărtate?*
3. *Cum se navigă în escadră şi în convoi.*
4. *Despre efective şi despre mobilizare.*

■ *Infiinţarea unei case de pensii pentru ofiţerii din Marina Comercială.* — Reprezentanţii armatorilor şi ai ofiţerilor, s'au reunit la *National Maritime Board* şi au adoptat proectul pentru înfiinţarea unei case de pensiuni pentru ofiţerii Marinei comerciale.

Acest proect urma să fie realizat dela 1 Ianuarie 1938 şi privea doar 20.000—25.000 ofiţeri; mai sunt şi alţi 7000 ofiţeri cari nu intră în această categorie deoarece armatorii lor au case de pensii.

Această casă de pensii va fi alimentată de vărsăminte egale din partea armatorilor şi ofiţerilor şi anume câte 9 pény la fiecare liră din solda ofiţerilor. Soldele nete nu vor fi modificate căci cuantumul va fi urcat dela 1 Ianuarie 1938 cu aceiaş sumă cu care contribue ofiţerul. Ofiţerii vor avea dreptul la pensie la vârsta de 65 ani, dar se vor putea retrage şi mai devreme însă cu o pensie mai mică proporţională.

ARGENTINA

■ *Parker* — se numeşte noul avizo-dragor şi puitor de mine intrat în serviciu.

Această navă a fost construită în Argentina, la şantierele *Sanchez* din *San-Fernando.*

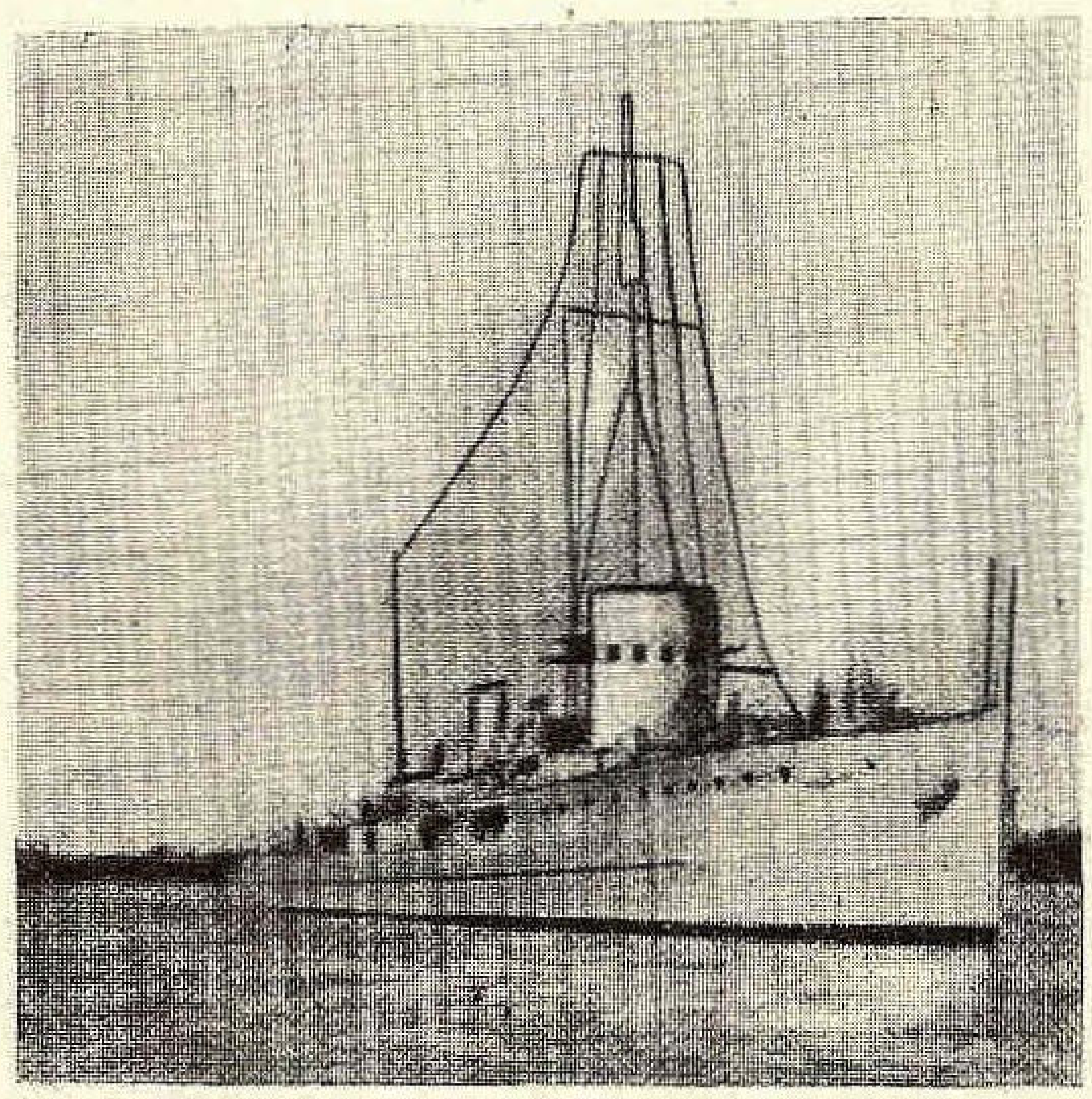
Mai sunt în construcţie încă 6 nave din acelaş tip, *Bouchard, Drummond, Robinson, Seaver, Spiro* şi *Granviller.*

Caracteristicele acestor nave sunt următoarele:

Lungime 59 m., lărgime 7.30 m., pescaj 2,27 m., două motoare M. A. N. de câte 1000 C. V. şi 376 rotaţii pe minut, viteza 16 noduri.

Armamentul e compus din 2 tunuri de 100 mm., 2 tunuri A. A. de 75 mm. şi 2 mitraliere.

Socotim că acest tip de navă ar fi indicat să înlocuiască bătrânele noastre canoniere dela mare. Armamentul şi viteza lor le fac mai apte pentru misiunea de patrulare în lungul coastelor şi de dragaj de mine, atunci când va fi cazul.



Nava argentiniană «Bouchard»

■ *Pavilionul britanic pierde din preponderenţă în La Plata.* — După statisticele din ultimii 5 ani, se observă că deşi pavilionul britanic este cel mai numeros, totuşi este în declin, căci a scăzut dela 39,4%; în schimb sunt alte state cari au câştigat (Grecii dela 7,8% au trecut la 14,2%).

BELGIA

■ *Noui reguli de remorcaj la Anvers.* — Au fost modificate câteva articole din regulamentul serviciului de remorcaj în basinele portului, în sensul următor:

Art. 3. — Comandantul navei remorcate are comanda remorcajului; pilotul remorcherului se află exclusiv sub ordinele sale; cel remorcat ordonă toate manevrele ce trebue executate.

Art. 5. — Remorcherele sunt la dispoziţia navigaţiei în timpul orelor prescrise de serviciul portului după cum urmează:

1. *dela 1 Aprilie la 30 Septembrie:*
   - — Dumineca şi în zilele sărbătorilor legale, dela ora 6 la 12.
   - — In celelalte zile, dela ora 6 la 19;
2. *dela 1 Octombrie la 31 Martie:*
   - — Dumineca şi în zilele de sărbători legale dela ora 7 la 12.
   - — In celelalte zile, dela ora 7 la 18.

Au mai fost modificate şi Art. 7 şi 13 care se referă la întrebuinţarea remorcherelor în afara orelor de serviciu şi la diferite tarife în legătură cu remorcajul.

■ *Numărul navelor intrate în Anvers în anul 1937 a trecut de 12.000* — La 20 Decembrie a fost înregistrată a 12.000-a navă intrată în cursul anului 1937.

Niciodată acest număr nu a fost atins de când există portul.

De-abia în 1929 la 14 Noembrie s'a sărbătorit intrarea celei a 10.000-a navă. Din acest an, cifra a crescut mereu până la maximul atins în 1937.

Această mare afluenţă de nave arată că şi portul a lucrat mai mult anul trecut. Intr'adevăr din discursul ţinut de D-l *Geurts,* preşedintele Federaţiei maritime din Anvers, reiese acelaş lucru: anul a fost bun, chiar foarte bun pentru traficul portuar.

BRAZILIA.

■ *Tamio, Timbra şi Tupy* se numesc cele trei submarine cari încă din luna Octombrie au fost predate echipajelor venite din Brazilia pentru a le lua în primire dela *Spezzia* (Italia).

Şantierele din *Muggiano (Italia)* au primit o nouă comandă pentru încă 3 submarine din acelaş tip.

■ *Insemnată comandă de distrugătoare.* — Pe lângă cele 3 distrugătoare cari se construesc la Rio de Janeiro, guvernul a făcut contracte cu 3 firme engleze — *Thornycraft, Samuel White & Co. Ltd. şi Vickers Armstrong* — pentru construirea a 6 distrugătoare (fiecare firmă va construi două) cari vor avea caracteristicile distrugătoarelor engleze tip *Hero,* adică lungime 100 m. lăţime 10.13 m., pescaj 2,60 m., deplasament 1350 tone, IV tunuri de 120 mm., VII tunuri A. A. de 76 mm., 8 tuburi lanstorpile în grupuri.

CANADA

■ *Insuccesul portului Churchill.* — Se pare că portul *Churchill,* modernizat anii trecuţi, în golful *Hudson,* nu ar fi dat rezultatele scontate de realizatori.

Elevatorul de cereale care are o capacitate de 2 milioane şi jumătate baniţe este acum gol.

In tot timpul sezonului nu au venit decât *două vapoare* cari au încărcat grâul care se afla atunci depozitat.

CHINA

■ *Capturarea unui crucişetor.* — Crucişetorul chinez *Ning Hai,* a fost capturat de japonezi pe fluviul *Yangtse.*

Acest crucişetor, construit la Shanghai în 1932, are 2500 tone deplasament şi 6 tunuri de 140 mm. şi 24 noduri, viteză.

COLONIA CAPULUI

■ *Construirea unui depozit de hidrocarburi.* — La 3 km. de *Capetown* se construeşte un depozit de combustibil lichid având o capacitate de 200.000 tone petrol. Legătura cu portul se va face prin conducte îngropate.

Importanţa acestui depozit de hidrocarburi este foarte mare, mai ales pentru alimentarea flotei britanice în cazul când liniile de comunicaţie spre Orient ar fi întrerupte prin Mediterana.

EGIPT

■ *Un nou port interior* va fi construit între *Ismailia* şi lacurile amare, la circa 60—70 mile spre sud de *Port-Said,* pe baza unui acord între Compania Canalului Suez şi guvernul egiptean.

ESTONIA

■ *Construcţii noui.* — Cele două submarine comandate în Anglia la Casa *Vickers* sunt aproape gata.. Au fost botezate *Kalev* şi *Lembit.* Puitorul de mine care se numeşte tot *Kalev,* a fost rebotezat *Waindlo.* Cele două submarine au următoarele caracteristice: deplasament 620 tone. 4 tuburi lanstorpile de 530 mm. către prova, un tun automat de 40 mm. şi altul de 20 mm.; poate lua la bord şi 20 mine.

După contract, aceste submarine trebue să aibă la suprafaţă o viteză de 13,5 noduri, iar în imersiune 8,5 noduri. Cu viteza de 10 noduri, vor avea 2000 mile rază de acţiune.

■ *Alte construcţiuni.* — La *Tallin* (capitala Estoniei) sunt în construcţie 4 distrugătoare puitoare de mine. Pentru aceste nave s'a şi votat o primă tranşă de 500.000 lire.

La *Abo (Finlanda)* sunt în lucru alte 3 submarine de 250 tone în şantierele *Crypton-Vulcan.* Viteza lor va fi de 13,3 noduri şi vor avea 5 tuburi lanstorpile.

Avântul pentru reconstruirea unei flote însemnate estoniene este demn de remarcat mai ales dacă ne amintim că are o suprafaţă de 54.221 Km.^{2}, adică e de 6 ori mai mică decât ţara noastră şi o populaţie de 1.116.000, adică aproape de 19 ori mai mică decât populaţia noastră şi cu toate acestea... *are în construcţie 4 distrugătoare şi 5 submarine!!!*

FRANŢA

■ *Căpitanul Eryès a fost achitat.* — In luna Mai, petrolierul *La Nièvre,* al Marinei militare, în drum spre Brest, a eşuat în baia *Lock* la 3 mile spre NW de *Audierne,* noaptea la ora 4, pe o vreme rea cu vânt puternic şi hulă mare.

In momentul accidentului, comandantul, căpitanul *Eryès,* se afla pe comandă şi spune că: „vizibilitatea era nulă. Nu se vedea nici un far, nici cel dela *Penmarch* nici cel dela *Armen,* nici *Vieille* şi nici cel dela *Sein*".

In această situaţie s'au pomenit proptiţi cu prova între două stânci şi cu pupa pe alta.

Vasul nu mai putea fi salvat şi a fost abandonat de întreg echipajul, în ordine. Cel din urmă s'a salvat comandantul.

Ca de obiceiu, în asemenea împrejurări, comandantul a compărut în faţa Consiliului de război pentru pierderea navei sale.

Toţi martorii chemaţi la bară au adus laude căpitanului *Eryès;* amiralul *Laborde,* comandantul-şef al escadrei din Atlantic a arătat că acest ofiţer a fost totdeauna admirabil notat şi că îl consideră ca pe unul dintre cei mai valoroşi ofiţeri pe care îi are escadra.

Căpitanul Eryès a fost achitat cu majoritate de 6 voturi contra 1.

■ *Pe Gironda* s'au grămădit până în prezent, 83 vapoare sau chalutiere spaniole guvernamentale.

Acest mare număr de nave stânjeneşte mişcarea celorlalte vase franceze sau străine şi prilejueşte dese abordaje mai mult sau mai puţin importante.

■ *Torpilă germană pescuită.* — La începutul lunei Decembrie, vasul de pescari *Angèle* a prins în plasele sale, în apropiere de Marsilia, o torpilă tip german.

Şalutierul a debarcat torpila la *Frioul.* S'a constatat că stătea de mult timp în apă, având avarii la corp şi în interior.

Se pare că ar fi fost o torpilă germană rătăcită din timpul războiului mondial.

■ *Cazul submarinului spaniol C-2.* — Căpitanul *Ferrando,* comandantul submarinului guvernamental C-2 (pe care naţionaliştii spanioli au încercat să-l răpească din portul Brest unde se afla refugiat) împreună cu şeful mecanic *Dabonza* fuseseră arestaţi de autorităţile franceze fiind acuzaţi de complicitate la încercarea de răpire a submarinului C-2. Acum au fost liberaţi însă li s'a impus condiţia să părăsească Franţa.

Amândoi şi-au ales Spania naţionalistă şi au şi fost trecuţi peste frontieră la *Hendaye.*

■ *Eroica ţinută a marinarilor francezi în zona dela Shanghai.* — Acest port internaţional, cu o populaţie de 2 milioane locuitori, are o zonă foarte populată şi importantă tocmai unde se află concesiunea franceză. Pentru aceasta, Franţa a trimis acolo un însemnat număr de soldaţi coloniali din Indochina precum şi mai multe nave de război cari au menirea să apere interesele Franţei la Shanghai.

Norocul a făcut ca până în prezent să nu fie atinsă nici o navă franceză de schije sau bombe căzute întâmplător (!) aşa cum au păţit alte nave ale altor mari puteri.

In timpul unui bombardament care periclita viața femeilor și copiilor din concesiunea franceză, amiralul Comandant a trimis câteva canoniere pentru ca să-i salveze, aducându-i în rada dela *Woosong*.

Cele două maluri ale fluviului, erau ocupate de cei doi inamici care se duelau cu mitralierele.

Journal de Changhai, laudă admirabila atitudine a marinarilor francezi cari au făcut cu navele lor, naveta între Shanghai și rada *Woosong*. Pasagerii erau puși la adăpost bun contra gloanțelor celor două tabere, însă marinarii stăteau fiecare la postul său expuși la gloanțe rătăcite. Una dintre canoniere a trecut într'o zi pe lângă o canonieră japoneză care tocmai era în plin duel de mitralieră cu trupele chineze de pe mal.

In conformitate cu uzul marinăresc, gornistul navei franceze a sunat *„Drepți"* și *„onorul cu echipajul la front"*. Și marinarii francezi au stat *„drepți"*, nemișcați, în timp ce gloanțele celor de pe mal, cari habar nu aveau de regulele de politețe maritimă, vâjâiau în dreapta și'n stânga lor.

FINLANDA

■ *Noui construcțiuni.* — Față de situația coriveranilor din Baltica, guvernul a luat hotărârea să înzestreze marina cu 8 distrugătoare și submarine-minere noui.

Construcția lor se face la *Abo* în șantierele *Crypton-Vulcan*.

Deasemenea se va mai construi și un *spărgător de ghiață* care în timpul verii va servi ca navă escortatoare pentru submarine.

■ *Tonajul comercial.* — In anul 1937 flota de comerț finlandeză avea:

550 vapoare, 36 motonave și 286 veliere, pentru un tonaj global de 550.670 tone. Dintre aceste 872 nave, cargobotul *Astrid Thordeu*, de 1816 tone, construit în șantierele *Crypton-Vulcan* din *Abo*, este cea mai mare navă finlandeză.

GERMANIA

■ *Incă o navă-școală cu vele.* — Marina militară a fost înzestrată cu încă o navă școală cu vele *Leo Schlagkter* care împreună cu celelalte nave școală, *Horst-Wessel* și *Gorch-Hock* vor forma pe tinerii cari vor să devie adevărați lupi de mare.

Leo Schlageter, a fost construit la *Hamburg*, are 3 catarge, deplasament 1750 tone, 90 m. lungime, 12 m. lățime și 5 m. pescaj. Vârful catargelor se află de 45 m. dela suprafața apei.

Are și un motor auxiliar care îi poate da o viteză de 10 noduri.

La bord au loc 200 elevi-ofițeri.

Probabil că va intra în serviciu chiar către sfârșitul lunei Februarie.

■ *Crucișetorul Dresden*, care făcea parte din escadra lui *von Spee* și scăpase din lupta dela Falkland pentru ca puțin mai târziu să fie încolțit și scufundat la insula *Juan Fernandez* de crucișetorul britanic *Glasgow*, va fi scos la suprafață, de o societate de salvare care îl va vinde ca fier vechi.

■ *Manevrele apărării naționale.* — In toamna aceasta, manevrele au avut un caracter general în spiritul nouei întitulări: *manevre ale apărării naționale*. Au concurat forțe numeroase de uscat, de aeronautică și de marină. Tema manevrelor, presupunea conflictul între un stat *albastru* și altul *roșu* care aveau o graniță comună de-a curmezișul Germaniei de Nord.

Marina a participat cu toate chiurasatele, crucișetoarele și torpiloarele noui intrate în serviciu, cu flotila 4-a de torpiloare, flotila de vedete rapide, flotilele de dragaj, escortatoare și submarinele, navele-școală de submarine, de torpile, de transmisiuni, de tir, de mine, nava hidrografă Meteor și alte multe nave auxiliare.

Printre misiunile principale, marina a avut de executat un transport, respectiv atacul contra acestui transport mare, care s'ar fi făcut dinspre *Prusia Orientală* înspre Stettin.

■ *Două diviziuni ușoare militare germane* au venit în vara aceasta pentru prima oară la *Maiența*, pe Rin.

O diviziune era compusă din vechiul puitor de mine *Zieten* împreună cu flotila I de *R. boote* iar cealaltă diviziune cuprinde nava-tender *Tsingtau* și flotila I de vedete-rapide.

Sosirea unităților germane în acest port renan, a făcut ca tot orașul să fie într'o adevărată sărbătoare.

■ *La 11 Octombrie* au plecat din *Wilhelmshafen* în călătorie de instrucție, pentru 6 luni, chiurasatele *Schlesien*, *Schleswing-Holstein* și crucișetorul *Emden*.

Acești trei mesageri ai Germaniei vor face escale, în numeroase porturi străine din toată lumea, făcând astfel una dintre cele mai fecunde propagande pentru patrie.

Schlesien se va opri în *Insulele Canare*, Insulele *Capului Verde*, în *Brazilia*, *Argentina*, *Chili*, *San-Domingo*, *Insulele Azore*.

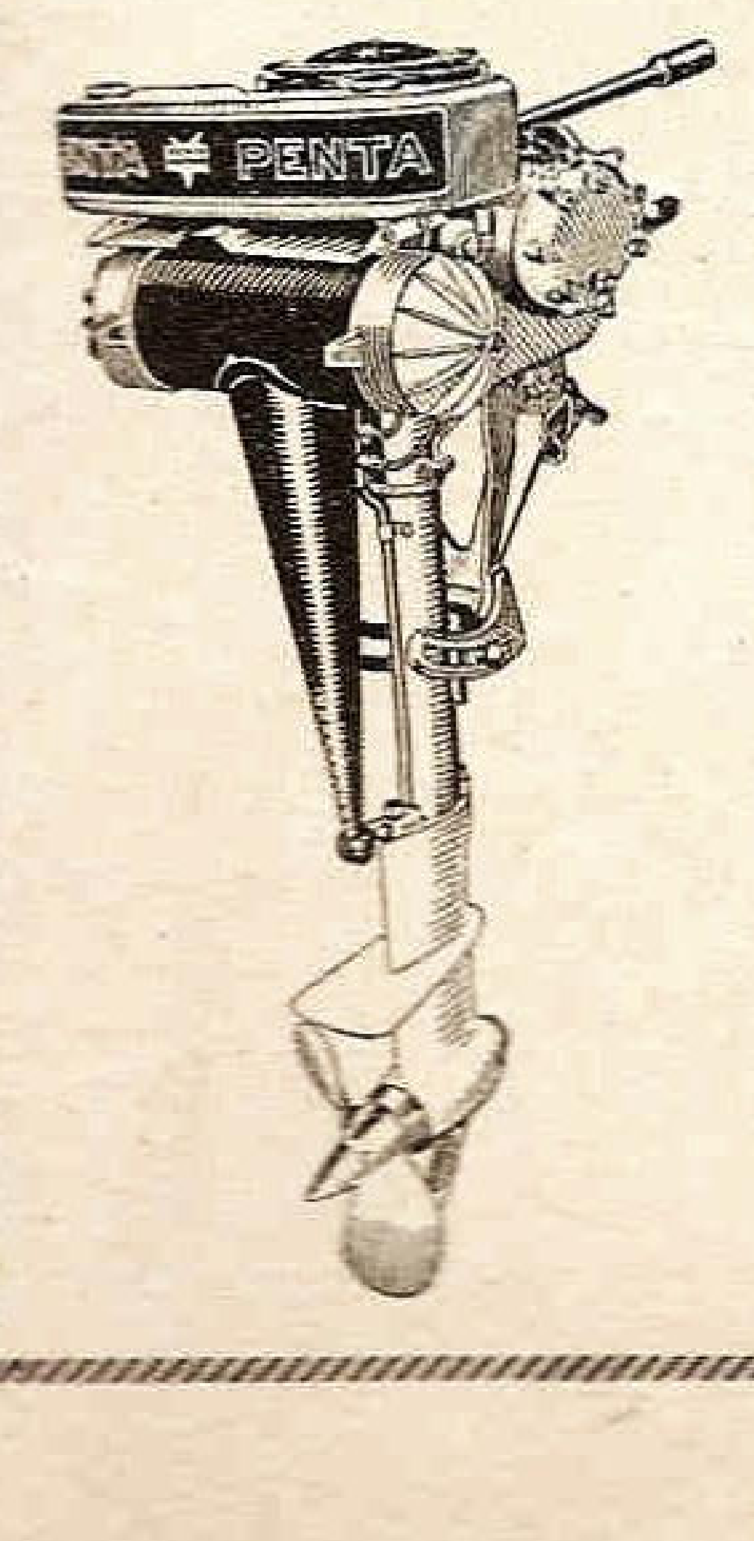
Schleswig-Holstein se va opri în *Insulele Canare*, în *Coasta de Aur*, în *Nigeria*, în *Africa Occidentală Portugheză* în *Uniunea Africei de Sud*, *Africa Orientală Portugheză*, *Insulele Seychele*, *Arabia*, *Italia* și *Anglia*.

Emdem are altă destinație: *Italia*, *Grecia*, *Tripolitania*, *Indiile engleze* și *olandeze* și *Eritrea*.

INDIA

■ *Crearea unui port.* — Pe coasta occidentală a Indiei engleze, în golful *Cambay* se fac mari lucrări pentru crearea noului port *Port-Dhola*.

Acest nou port se află la 150 km. de importantul centru textitl dela *Ahmedahab*.



Uzinele PENTA Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C P.
Motoare interioare: tip.: K 11—3$^1/_2$—5 C. P.; K 21 7—10 C. P.
L 41—12—16 C. P.; A 4—20—30 C. P.
precum și mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acționate cu benzină, petrol sau motorină
Consultați secția noastră de motoare. Nu vă costă și nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
București Cal. Victoriei, 86

ITALIA

■ *In 1939 Italia va avea cea mai puternică escadră rapidă din lume* compusă din nouile chiurasate *Littorio* și *Vittorio Veneto* de câte 35.000 tone, și din celelalte 4 chiurasate, *Duilio, Doria, Cesare* și *Cavour*. Acestea din urmă au fost renovate sau sunt în curs de renovare. După această refacere ele vor avea câte 26.000 tone deplasament, 186 m. lungime 28 m. lățime. 10 tunuri de 320 mm., noui și amenajate pentru tirul la mari distanțe, alte 12 tunuri de 120 mm. și 8 tunuri A.A. de 100 mm. Vor mai avea și o catapultă și avioane. Aparatul motor, înlocuit cu altul nou, va da o viteză de 27 noduri.

Această escadră compusă din cei 6 coloși va fi într'adevăr foarte temută în Mediterana prin rapiditatea cu care se vor putea deplasa cele câteva zeci de guri de foc de diferite calibre.

■ *Principii noui în construirea vaselor de pasageri.* — După ce marina italiană, prin cele două frumoase unități *Rex* și *Conte-di-Savoia*, a arătat că poate sta pe picior de egalitate în construcții navale cu Franța, cu Anglia și alte țări, se pare că Italia în prezent a abandonat acest fel de construcțiuni cari costă prea mult și nu au un randament economic satisfăcător.

Noul tip de navă va fi numai de 15—20.000 tone va avea cele mai moderne instalații cari vor atrage foarte mulți pasageri.

Această navă va fi înzestrată cu motoare Diesel cari îi vor da o viteză apreciabilă.

■ *Trei submarine lansate simultan.* — Cele trei submarine italiene, *Mercollo, Dandolo și Mocenigo* construite la *Cantieri Riuniti dell'Adriatico* (Monfalcone) au atras atenția opiniei publice marinărești din toată lumea, mai ales prin faptul că aceste nave nu au fost anunțate de nici un anuar de flote, ca fiind în construcție.

Aceste submarine au aceleași caracteristici; deplasament 1026 tone, viteză la suprafață 17 noduri și în imersiune 8,5 noduri. Fiecare din ele va fi înzestrat cu 8 tuburi lanstorpile și 2 tunuri de 120 mm.

Vor avea o mare rază de acțiune și vor putea să treacă peste adâncimea de 100 m.

■ *Cantieri Riuniti dell'Adriatica au de lucru.* — O companie norvegiană a comandat 2 motonave de 8700 tone la prețul de 150.000 Lire sterline fiecare, ceeace revine la 17 Lire și 5 shilingi tona de vapor. Aceleași șantiere mai au în lucru și cele patru motonave mixte de 5000 tone comandate de statul român.

JAPONIA

■ *Controlul voluntar al companiilor japoneze.* — Șapte companii japoneze de navigație a căror flotă trece de 2 milioane tone. *(Nippon Yusen Kaisha* cu 700.000 tone, *Osaka Shosen Kaisha* cu 500.000 tone *Mitsui Bussan Kabuskiki Kaisha* cu 120.000 tone, *Yanashita Shipping* Co cu 120.000, *Kawasari Kishen Kaisha* cu 370.000 tone, *Daida Steamship Co.*, cu 40.000 tone și *Kokusai Kisen Kabushiki Kaisha cu 300.000)* au convenit să se supue pe timp de 3 ani la un *control* voluntar al transporturilor.

Acest control se referă numai la *navele de tramping* și are de scop să îmbunătățească balanța comercială a țării și să ușureze importarea materiilor prime.

■ *Criză de nave de transport.* — Din cauză că majoritate din navele japoneze de comerț a fost ocupată cu transporturile militare către China se constată că numai cu restul flotei comerciale japoneze nu se poate face treabă căci sunt prea puține, mai ales pentru importul materiilor prime.

Deaceea guvernul a aprobat să se achiziționeze nave străine, cari însă la terminarea conflictului cu China trebue să fie vândute ca fer vechi.

■ *Nave rechiziționate.* — Din cauza nevoilor prilejuite de răsboiul din China o bună parte din navele de comerț japoneze au fost rechiziționate de stat pentru transporturi de trupe și materiale de tot felul.

■ *Anularea comenzilor străine.* — Șantierele japoneze au anulat contractele pentru construirea celor 17 nave de 18.000 tone, comandate de U. R. S. S.

Măsura a fost luată din ordinul guvernului, care după o nouă lege adoptată de Dietă, poate face controlul industriei maritime, suspendând construcția sau interzicând livrarea navelor comandate.

■ *Construirea unui pachebot de 26.000 tone.* — Pentru construirea unui pachebot de 26.000 tone și 24 noduri viteză. *Dieta* japoneză a aprobat o subvenție de 23 milioane yeni.

LETONIA

■ *Flota letoniană* în anul 1937 era compusă din 87 vapoare și 15 veliere având un tonaj global de 181.105 tone.

LITUANIA

■ *Marina de războî* a Lituaniei este reprezentată în prezent de o navă de poliție — *Präsident Smetana* — care este fosta navă-dragoare germană M. 59 — și încă 6 nave armate cari sunt întrebuințate pentru poliția vamală.

Statul Major a întocmit studii pentru crearea unei flote de războî lituaniene.

OLANDA

■ *A 10.000-a navă* de comerț a intrat la *Rotterdam* la 16 Septembrie 1937 și se numește *Boston-Trader* (pavilion englez) care are linie regulată între *Yarmouth* și *Rotterdam*. Anul trecut, acest moment a fost la 7 Noembrie, în 1932 la 29 Decembrie și în 1929, la 19 Octombrie.

POLONIA

■ *Canalul Gdynia-Vistula.* — Dela crearea portului Gdynia s'a pus și problema legării lui prin canale cu interiorul țării. Primele proecte cari legau Gdynia de fluviul Vistula în dreptul portului fluvial *Tezew* prezentau numeroase dificultăți de ordin technic.

Alte proecte noi au fost elaborate; în acestea se preconizează realizarea unui drum de apă utilizând lacurile și canalele navigabile existente în *Pomerania*.

Lungimea totală a acestui drum de apă pe care vor putea naviga vase de 1000 tone ar fi de circa 206—220 km. iar costul total s'ar ridica la 143—153 milioane zloți.

■ *Soc. Gdynia-America* mai construește în șantierele *Danziger Werft* din Danzig, două motonave de pasageri de 6500 tone și 16 noduri viteză de serviciu.

Aceste nave sunt destinate liniei Gdynia-Golful Mexic.

■ *Lucrările portului Gdynia au un ritm mai lent.* — Presa technică germană anunță că din cauza *lipsei de credit*, desvoltarea portului Gdynia cam stagnează. Lucrările dela *Canalul Industrial* cari trebuiau terminate anul acesta, au fost sistate.

■ *O conferință despre România.* — O telegramă „Rador" a anunțat zilele trecute că, sub auspiciile societății *„Tatra"*, consulatul general al României la Lwow a organizat, în seara zilei de 19 Februarie, o conferință tratând despre *„Marea Neagră", munții, arta populară, arhitectura și orașele României"*.

A vorbit d. *Albin Pilipczuk*, președintele asociației studențești *„Prietenii României"*, care și-a ilustrat conferința cu numeroase proecțiuni.

PORTUGALIA.

■ *Vasco da Gama*, cel mai bătrân crucișetor din toată lumea, a fost demontat și vândut ca fier vechi în Anglia. Fusese construit tot în Anglia la *Blackwall* și avea aproape 60 ani de serviciu.

Avea 2422 tone deplasament. 2 tunuri de 203 mm. un tun de 152 mm., altul de 75 mm. și alte 6 piese mai mici.

■ *Arsenalul dela Alfeita*, pe malul Tage-ului, având în fața Lisabona, are instalații moderne și capabile pentru construirea de nave mijlocii.

Prin tratatul de pace, Germania plătea datoriile către Portugalia construind la Alfeita un mare arsenal. Firma *Grum-Bufinger din Manheim* a făcut lucrarea, care, in intregime, va fi gata în primele luni ale acestui an. Arsenalul are 4 basine lungi de 120 m. unde vor putea fi construite nave până la 2500 tone deplasament.

Deşi încă neterminat Arsenalul a putut să facă şi lucrări; astfel a fost lansată canoniera *Joao de Lisbôa,* de 1000 tone.

Acest arsenal va face ca Portugalia să fie mai puţin tributară străinătăţii când va avea de construit nave de tip mic şi mijlociu.

SIAM

■ *Tăierea peninsulei Malaca.* — Guvernul japonez ar fi făcut noui propuneri guvernului siamez pentru tăierea istmului *Kra,* în partea cea mai ingustă a peninsulei *Malaca.*

Realizarea acestui canal va aduce mari avantaje traficului maritim internaţional.

Japonia nu se simte deloc bine, fiind obligată, în prezent, să treacă spre Occident prin faţa fortăreţei dela *Singapore;* deaceia caută să găsească această soluţie, care ar rezolva multe probleme, ca şi *Suezul, Panama* şi *Kiel.*

■ Marele port *Bangkok* va câştiga în valoarea sa maritimă, graţie marilor lucrări ce se vor face în acest an, şi pentru care s'a prevăzut suma de aprox. 38 milioane franci. Tot în acest proect intră şi suma necesară pentru dragarea fluviului Chao, la gură, unde se află o bară ca la *Sulina.*

SPANIA,

■ Submarinul *C-4* este în reparaţie la Bordeaux şi torpilorul *Jose-Luiz-Diez* s'a refugiat la *Falmouth* de unde a venit la Brest; se pare că nu va mai putea pleca, din cauza anarhiei care domneşte la bord; echipajul nu pare deloc grăbit să se întoarcă în Spania.

■ *Baza Navală Naţionalistă.* — Dela 28 Octombrie unica bază navală naţionalistă a fost stabilită în insula *Majorca.* Toată flota de războ sub conducerea amiralului *Francesco Moreno Fernandez,* execută blocusul coastelor Spaniei republicane începând dela frontiera franceză până la Almeria.

Intr'adevăr poziţia acestei baze navale este foarte favorabilă pentru executarea blocusului care este cu atât mai eficace, mai ales că toată flota naţionalistă e concentrată aci, de când operaţiile din Nordul Spaniei s'au terminat în favoarea naţionaliştilor.

■ *Franco are submarine?.* — Ziarele engleze, afirmă că generalul Franco ar fi declarat că a cumpărat 4 submarine dela un stat străin. Intr'adevăr, flota naţionalistă ducea lipsă de acest fel de nave de care totuşi are multă nevoe.

După declaraţiile naţionaliştilor, aceştia ar fi capturat 2 submarine dela guvernamentali; aceste două submarine ar fi intrat în serviciu imediat în contra inamicilor, fiind armate cu cadre noui de submarinişti încercaţi, de care tabăra naţionalistă nu duce lipsă.

STATELE UNITE

■ *Situaţia distrugătoarelor.* — După datele arătate de anuarul german al flotelor de război, Statele Unite au în prezent 181 de distrugătoare vechi, construite în epoca războiului din Cuba şi în timpul războiului mondial 1914—18. Majoritatea se află în rezervă, dezarmate, aşteptând să fie vândute ca fier vechi.

Sunt de tipul cu 4 coşuri şi 35 noduri viteză.

In afară de aceşti veterani, Statele Unite mai au azi 12 distrugătoare noi de 17.775 tone, în serviciu şi 60 de 23850 tone, în construcţie.

Cei 181 veterani au lucrat admirabil în timpul războiului mondial; au traversat şi Atlanticul pentru a veni pe teatrul de operaţiuni din Europa unde au avut deosebita însărcinare de a escorta convoiurile de nave aliate.

■ *Antipatie pentru motoarele Diesel.* — Se pare că americanii nu prea sunt partizani ai adoptării motoarelor Diesel la nave, căci, în timp ce aproape toată lumea nu construeşte decât petroliere cu *motoare,* ei îşi înzestrează petrolierele cu *turbine.*

Astfel cele mai noi petroliere construite, *Pan-Amôco,* şi *Pan-American* ale soc. Pan-American Petroleum & Transport Co. din New-York precum şi *Mobiloil* şi *Mobilgas* ale soc. Socony Vacuum Oil Co. din New-York, sunt înzestrate cu *turbine Laval.*

Aceste nave au fost construite la *Sun Shipbuilding & Dry Dock* Co. şi au 152 m. lungime, 20,75 lăţime 9 m. pescaj, 21.507 tone

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	24.00	„
„	1.00	pl.	TULCEA	pl.	21.30	„
„	4.00	pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	14.—	„
„	8.30	sos.	VALCOV	pl.	11.—	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19.13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.10 şi soseşte în Bucureşti la ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6.46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

deplasament, 685 tone greutatea aparatului motor, putere 4000 c. v., viteza 12.5 noduri. Vaporii necesari turbinelor, la 26 kg. şi la 370° C. sunt produşi de două căldări cu păcură. Alimentarea căldărilor se face prin circuit închis. Turbinele nu au angrenaje. Viteza de rotaţie a elicei este de 75-80 rotaţii pe minut.

TURCIA

■ *Şantierele Krupp* au primit din partea guvernului turc o comandă de 3 nave de comerţ de câte 5000 tone.

Astfel numărul total al navelor turceşti date în lucru şantierelor germane, se ridică la 15.

■ *Două submarine turceşti* sunt în construcţie în şantierele *Blohm & Voss* şi alte două se construesc în şantierele *Gölcük* dela *Ismit*.

Pe lângă aceste construcţii de natură germană, Turcia a mai comandat în Germania un număr însemnat de şalupe-torpiloare dintre care, până în prezent, posedă 11.

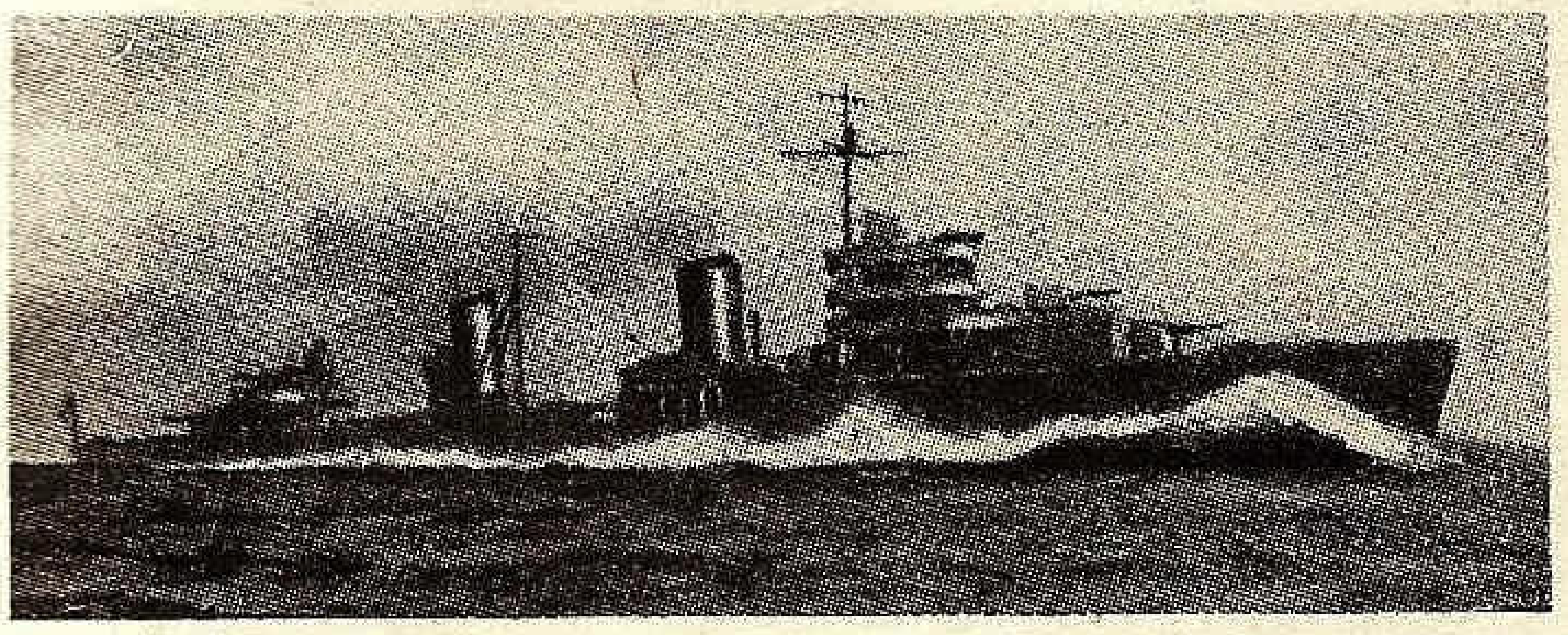
Această fotilă are o navă-mamă „*Marmara*" de 1078 tone, fostă navă de comerţ, construită la Stocholm în 1906. Pentru submarine au nava-bază *Erkin* de 9415 tone, fostă nava *Trier* a soc. *Norddeutscher Lloyd*.

U. R. S. S.

■ *Kasachtan şi Usbekistan* se numesc cele două cargo-uri de 6500 tone cari sunt în construcţie în Franţa la *Saint-Nazaire*.

Aceste nave sunt destinate pentru transporturi de lemn în mările arctice.

Maşinile sunt de tipul alternativ cu triplă expansiune şi o turbină de eşapament.



Tipul nouilor nave «Leningrad» şi «Minsk»

Toate auxiliarele bordului au alimentare electrică care vine dela un grup electrogen de 66 kw.

Dacă nava ar putea fi prinsă de gheţuri, maşina tot poate funcţiona căci apa de răcire va putea fi luată direct dela fundul navei unde se află o priză de apă specială. Toate locuinţele echipajului se află către centrul navei.

Cei 45 oameni cari formează echipajul locuesc în cabine de câte 1 sau 2 paturi.

■ *Leningrad şi Minsk* sunt cele două mari distrugătoare de 2900 tone deplasament construite în U. R. S. S. Fac parte dintr'un program de 8 nave similare.

Ca armament principal, are câte 5 tunuri. Viteza de regim nu va depăşi 35—36 noduri. Deşi aceste nave sunt destul de mari faţă de cele corespondente din alte marini de război, se pare că sunt cam slăbuţ armate.

JUGOSLAVIA

■ *Construcţii noui.* — La 23 Decembrie, a fost lansat de pe cala *Şantierelor Loirei* din Nantes, distrugătorul *Beograd*. La această solemnitate au sosit multe personalităţi jugoslave şi franceze dintre cari semnalăm pe *D-l Purici* ministrul Jugoslaviei la Paris, Amiralul *Polici*, comandantul marinei jugoslave, comandorul *Mundorfer*, şeful de Stat Major, Amiralul *Devin*, prefectul maritim dela Brest, *D-l Blancho*, subsecretar de stat la Ministerul Marinei de Război şi primar la Nantes şi alţii.

Naşă a fost d-na *Stoiadinovici*, soţia primului ministru jugoslav, care, după slujba religioasă executată de arhiepiscopul *Sakharof*, a tăiat panglica tricoloră care mai ţinea nava în mod simbolic de uscat, şi a pronunţat în limba sârbă următoarele :

„*Du-te* Beograd, *cu noroc în elementul tău ; navigă pentru onoarea regelui şi a patriei tale. Pavilionul tău să simbolizeze glorie şi victorie ; binecuvântarea Domnului să te insoţească*".

După aceste cuvinte, a urmat momentul tradiţional al botezului cu şampanie şi nava... a alunecat pe cală până în elementul ei.

Acest distrugător face parte din clasa *Washington*, de 1210 tone deplasament. Are 95,50 m. lungime ; va fi armat cu 4 tunuri de 120 mm. şi cu 6 tuburi lans-torpile de 550 mm. în 2 grupe triple. Puterea aparatului motor va fi de 44.000 c. v. şi va atinge viteza de 35-40 noduri. Va avea turbine *Yarrow*.

Beograd va face parte dintr'o flotilă în care vor mai fi şi alte 2 distrugătoare identice cari sunt în construcţie la *Split (Jugoslavia)* şi vor fi botezate *Zagreb* şi *Llyubliana*.

Recenzii

„SĂNĂTATEA" ÎMPLINEŞTE 37 ANI DE APARIŢIE.

Cu ultimul număr, de 1 Februarie, vechea revistă „*Sănătatea*" a încheiat 37 ani de activitate neîntreruptă în folosul binelui obştesc sub conducerea d-lui dr. *Sigmand-Sigma*, fondatorul ei.

Răspândită în zeci de mii de familii, revista „*Sănătatea*" a fost şi este de un real folos pentru oricine, fiind un îndreptar preţios de viaţă pentru tânăr sau bătrân, mamă sau copil.

Din sumarul ultimului număr care cuprinde o foarte bogată tablă de materii a anului încheiat, cităm în fugă câteva titluri, „*Sănătatea*" neputându-se descrie în cele câteva rânduri însemnate în treacăt :

Medicina preventivă şi medicina curativă, de dr. S. Irimescu ; Masculinizarea femeii, de N. Adrian, Cura de îngrăşare şi cura de slăbire fără ruina organismului, Profilaxia boalelor contagioase în şcoli, de general dr. A. Papiu, Cum pot fi feriţi sugacii de nervozitate, Tratamentul modern al sifilisului nervos, de dr. S. Wats, Legătura între temperament şi bolile minţii, Furunculul şi antraxul, două boli grave, De ce se produce surzenia, etc., etc.

Nenumărate sfaturi şi îndrumări pentru păstrarea frumuseţii şi a sănătăţii, reţete practice, etc.

Preţul unui exemplar de 52 pagini care nu trebuie să lipsească din nicio casă, este de lei 20.

Redacţia şi administraţia : „SĂNĂTATEA", Str. Triumfului No. 7. — Bucureşti.

*

„AVÂNTUL" cu ocazia împlinirii a 10 ani de regulată apariţie a ieşit într'un număr festiv de 54 pagini, cu valoroase şi interesante colaborări ; cu diferite dări de seamă şi cu numeroase clişee.

REVISTA AERONAUTICEI ŞI MARINEI, No. 12 (Decembrie 1937), publică interesante articole de specialitate, al căror cuprins, pe scurt îl redăm mai jos :

Contribuţia forţelor aeriene în operaţiile navale de CĂPITAN TRANDAFIRESCU EUGEN.

Sub titlul de „noui mijloace" se înţeleg armele navale puse în valoare sau ieşite în timpul războiului.

Ele fiind de tonaj modest (afară de portavioane) utilizarea lor este mai uşoară şi mai importantă în micile bazine de operaţiuni.

Inainte de război rivalitatea navală se baza pe principiul imitaţiei. Astăzi trebue să se adopte principiul mijloacelor de mică cheltuială, dar mare eficacitate.

Ţările cu interese oceanice ţin la limitarea unităţilor principale — adică a mijloacelor pentru marile bazine de operaţiuni.

Ţările cu interese limitate ţin a avea mână liberă pentru mijloacele modeste.

Hidroaviaţia face parte integrantă din „forţa maritimă".

Misiunile hidroaviaţiei sunt generale sau de escadră.

Misiunile de escadră cer o strânsă unitate în câmpul tactic şi de aci necesitatea cu aeronavele să fie dislocate la bordul navelor. Navele port avioane sunt necesare chiar în micile bazine de operaţiuni.

Complexul aeronaval de CĂPITAN MOCANU GHEORGHE

Articolul este sugerat de studiul d-lui deputat Jean Michel Renaitour — preşedintele Comisiunii Marinei Militare Franceze.

O flotă va opera de acum, cu aviaţia sa.

Puterea navală va fi de aci înainte o putere aeronavală.

Vechile forţe ale nuei flote împreună cu forţele sale aeriene vor fi un ansamblu armonios, un adevărat „complex aeronaval" — unde elementele de suprafaţă, submarine şi aeriene vor avea locul şi misiunea lor în cadrul misiunii generale a unei marine, care este: apărarea comunicaţiilor exterioare.

Se preconizează înlocuirea bastimentelor uşoare şi a submarinelor prin avioane.

Pentru România aceste principii trebuesc considerate sub toate aspectele — dat fiind insuficienţele recunoscute ale aviaţiei atât în câmpul tactic cât şi strategic.

Flota Engleză de CĂPITAN MIŞU PETROVICI, (dúpă The Shipping World, Septemvrie 1937).

La finele anului 1937 Anglia va avea în serviciu 40 crucişetoare sub limita de vârstă, plus 19 încă bune.

In raport cu Franţa şi Italia, superioritatea engleză este mult mai mică decât în trecut.

Faţă de această situaţie, Anglia va mări escadrele, până la 1941 când se va putea conta pe 70 crucişetoare.

Forţele torpiloare vor creşte deasemenea, astfel că Anglia va dispune de 187 distrugătoare şi 65 submarine.

In paralel se dă o deosebită atenţiune şi navelor de linie şi în prezent sunt în construcţie 5 cuirasate de 35.000 tone.

Când va fi gata în 1945, flota britanică va dispune de 20 cuirasate — faţă de 10 franceze şi circa 6 italiene.

Gânduri ostăşeşti de CĂPITAN TRANDAFIRESCU EUGENIU

Se studiază elementele factorului moral.

Disciplina este unul din aceste elemente. Sensul disciplinei militare se încadrează în spiritul public al naţiunii.

A comanda este un drept brutal, dar mai este şi o ştiinţă subtilă, o adevărată artă.

Puţini se cred născuţi pentru a fi supuşi, mai puţini însă pentru a comanda.

Calităţile şefului sunt: curajul, dreptatea şi bunătatea.

Iniţiativa este prevenire.

Disciplina militară trebue să fie aspră şi simplă. Ea se temperează prin bunătate, care să nu se confunde cu slăbiciunea.

In armată intră întreg poporul şi ca urmare se vor găsi totdeauna prezente şi valorile vieţii civile.

Marina — Armata de uscat — Aviaţia de CĂPITAN MIŞU PETROVICI (după articolul d-lui Vice Amiral Castex; Revue militaire generale — Iulie 1937).

Noţiunea de stăpânire a mării a evoluat în funcţie de timp.

Armata aeriană a schimbat faţa lucrurilor.

Se desbate chestiunea cu privire la Anglia, Italia, Franţa şi Germania.

Dozajul armatei de uscat, al aviaţiei şi al marinei este de domeniul economiei mijloacelor.

Marina este instrumentul războiului de durată. Armata şi aviaţia rămân instrumentele războiului scurt (perioada iniţială).

Din numărul pe Ianuarie 1938, redăm, succint, alte câteva artcole:

Colaborarea Aviaţiei cu Marina de CĂPITAN SĂVULESCU EUGENIU

Aeronautica independentă se menţine cu tactica şi proprietăţile ei: aeronautica pusă să lucreze în serviciul altor arme tinde să se specializeze după locul şi întrebuinţările ce i se dau.

Se abordează întreţinerea tactică a aeronauticei în scopul isbânzii pe mare.

Referindu-ne la teatrele noastre de operaţiuni se deduce că aviaţia marinei va avea două cazuri:

— Aviaţia în operaţiile fluviale şi

— Problema aeriană a frontului maritim.

In primul caz misiunile vor fi:

— Reglajul în tragerile contra uscatului.

— Acţiuni contra forţelor fluviale inamice, — şi în concluzie flotila de Dunăre trebue să cuprindă organic elemente de hidroaviaţie.

Pentru al doilea caz, concluziunile sunt:

a) că litoralul nostru are o poziţie dominantă în această mare din punct de vedere aviatic;

b) că majoritatea misiunilor vor putea fi îndeplinite de aviaţia costieră, ne mai fiind nevoe de aviaţia ambarcată şi

c) că litoralul nostru este, la rândul său, în cercul de autonomie a celorlalţi coriverani, în special a celui mai puternic: U. R. S. S.

Şi ca urmare aviaţia va activa:

— informativă prin supraveghere, recunoaştere şi explorare.

— prin atacuri asupra obiectivelor navale.

— prin protecţie şi interdicţie contra atacurilor inamice.

Chestiunea personalului aviaţiei de marină se poate soluţiona prin luarea elementelor dela marină — care au făcut totdeauna falǎ aviaţiei.

Siguranţa submarinelor de CĂPITAN BERCEA ALEXANDRU

Problema siguranţei şi salvării submarinelor nu este definitiv soluţionată.

Submarinul nu poate conta decât rare ori pe un ajutor extern. El trebue să se încreadă numai în mijloacele şi forţele sale.

Adevărata siguranţă e dată de măsurile şi precauţiunile interne, puse sub controlul personalului.

După ce se trec în revistă cauzele accidentelor, se ajunge la concluzia că, pentru rezolvarea importantei probleme a siguranţei submarinelor, se fac cheltuieli şi sforţări apreciabile de către toate marinele, căutându-se soluţiunile cele mai practice şi cu mai multă probabilitate de succes. Toate au însă în vedere faptul că submarinul este o unitate creiată pentru războI şi deci, se renunţă la măsurile de siguranţă ce s'ar putea lua în detrimentul caracteristicelor militare. Moralul echipajului joacă un rol important în diversele împrejurări critice ale submarinului. Navigaţia submarină, ca multe alte activităţi militare, comportă riscuri şi pericole ce trebuesc înfruntate cu seninătate.

Siguranţa submarinului trebue să se bazeze pe caracteristicele sale constructive, pe perfecţiunea mecanismelor ce-l compun şi pe capacitatea şi instrucţia ofiţerilor şi personalului destinat a-l conduce.

C-pt. GEALEP VIRGIL

Redacţionale

Poezia *„Prin spiritul bricului Mircea"* din n-rul 1 al revistei noastre a apărut, dintr'o regretabilă greşală de corectură, cu semnătura d-lui *I. Mircea-Velaru*. In realitate ea e datorită d-lui *Naki Val.*, care semnează în acelaş număr poezia „Rugă".

— Magistralul răspuns din „motto" dela pag. 1 a fost dat de amiralul Urseanu, regelui Oscar al Suediei. Mulţumim d-lui amiral Eustaţiu care a restabilit adevărul.

Adler Alfred. Oradea. — La şcoala navală din Livorno exsită o secţie pentru evrei.

Aragian Wily. Checea Română. — In afară de revista *„Marea noastră"*, următoarele reviste tratează chestiunile cari vă interesează: *Revista Aeronauticei şi Marinei*, Şcoala de of. de aviaţie Bucureşti-Cotroceni; *Glasul Marinei*, Calea Victoriei, 50; *Buletinul nautic*, aleea Tighina, 2; *Marina*, str. Bateriilor, 1; *Aviaţia şi marina română*, str. Masarik, 22. Toate apar în Capitală.

In ceiace priveşte cea de-a doua chestiune vă puteţi adresa *Federaţiei române de sporturi nautice*, str. Eugen Carada, 7, Bucureşti.

N. Oprescu, Ploeşti. „Crezul şi idealul" va apare tocmai în suplimentul care e preconizat, ca să fie îndemn şi altor tineri.

Căpt. Săvulescu şi *Căpitan Voinescu*. Aşteptăm continuările.

Nina „Marea" a fost încredinţată unui poet consacrat pentru toaleta definitivă.

BANCA NAŢIONALĂ A ROMÂNIEI

Bilanţul general încheiat la 31 Decembrie 1937

ACTIV

Stoc: Aur		16.457.784.282
Stoc: Devize		—
Stoc total		16.457.784.282
Alte devize		19.726.516
Dev. rez. pt. plata import. şi alte plăţi.		702.937.198
„ disponibile în conturi de clearing.		1.615.214.825
Monedă divizionară		203.047.142
Portofoliu comercial		5.842.172.678
„ şi datorii agricole şi urbane .		1.997.378.583
Bonuri de Tezaur ale Stat. Român pt. pierderi la datoriile agr. şi urbane .		4 924.424.443
Avansuri pe titluri:		
Simple	77.213.033	
In cont curent	74.260.497	151.473.530
Datoria Statului		3.607.015.380
Avansuri temporare Tezaurului		2.000.000.000
Titluri şi participaţiuni:		
Titl. fond. Băncii (art. 21 din statute)	649.861.181	
Part. leg. la inst. de cred.	387.156.348	1.037.017.529
Imobile		643.106.116
Mobilier, maşini, materiale		41.940.685
Activ corespunzător unor angajamente la termen		2.620.719.609
Conturi diverse		4.616.761.606
Proviziuni speciale de devize		3.314.185.548
Aur la Moscova		—
		49.794.905.670
Devize clearing spre negociere		784.158.873
Efecte, avansuri şi alte valori gerate de Bancă pt. Stat		1.649.079.379
Disponibilul Dir. G-rale a Drum. la la Soc. Anon. Svede Luxemburg .		557.520.004

PASIV

Capital social			600.000.000
Fond de rezervă			580.314.062
Fonduri pentru amortiz. imobilelor şi mobilierului			528.019.839
Angajamente la vedere:			
Bilete de Bancă în circulaţie		29.390.893.560	
Conturi curente şi depozite la vedere:			
a) Min. Fin.	725.774.729		
b) Serv. publice C. Aut.	847.574.888		
c) Imprumut $7^0/_0$ 1929 .	5.031.366		
d) $7^1/_2{}^0/_0$ 1931	26.388.760		
e) Conturi curente	7.754.666.286		
f) Alte exigib. la ved.	1.783.478.929	11.142.914.858	40.533.808.418
Angajamente la termen			3.048.621.489
Conturi diverse			4.504.141.862
			49.794.905.670
Diverşi devize clearing spre negociere			784.158.873
Min. Finanţ. ct. efecte, avansuri şi alte valori gerate de Bancă pt. Stat			1.649.079.379
Dir. Gen. a Drumurilor ct lei la Soc. Anon. Svede Luxemburg			557.520.004

Raportul între stocul de aur şi angajamente . . . .
„ „ „ total şi angajamente . . . . } $40.60^0/_0$

Guvernator, M CONSTANTINESCU

Administrator, C. STOICESCU

CONTUL DE PROFIT ŞI PIERDERE pe Semestrul II

Incheiat la 31 Decembrie 1937

DEBIT

Cheltueli de ad-ţie		167.579.584	
Impozite şi diferite taxe .		2.794.529	170.374.113
Chelt. cu fabr. şi contab. biletelor			16.644.458
Rezervă pt. amortizări diverse			50.000.000
„ „ dif. de curs la devize .			20.000.000
„ „ amortiz. mobilierului			12.000.000
Beneficiul net de lei 93.387.094 se distribue conf. sta'ut. astfel:			
$20^0/_0$ Fond. de rezervă .		18.677.418	
Restul de lei 38.709.676 (lei 74.709.676 minus 36.000.000 primul div) se repart. astfel:			
$30^0/_0$ Particip. Statului .		11.612.902	
$6^0/_0$ Casa pensii pers.	2.322.581		
$2^0/_0$ Pers. drept part. la ben.	774.193	3.096.774	
Divid. acţion.:			
Aconto de div. =80 lei de acţ.	16.000.000		
Rest de divid. =220 lei de acţ.	44.000.000	60.000.000	93.387.094
Total 300 lei de acţiune			
Report pe anul viitor			1.020.119
			363.425.784

CREDIT

Report din semestrul I 1937		38.399.276
Dob. dela scont şi avansuri pe titluri, div. beneficii .	250.311.184	
Beneficii dela devize şi valute	63.305.859	
Venitul efectelor publice ale capitalului social .	11.409.465	325.026.508
		363.425.784

Guvernator, M. CONSTANTINESCU

Administrator, C. STOICESCU

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo.

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

INGINER

EMIL PRAGER

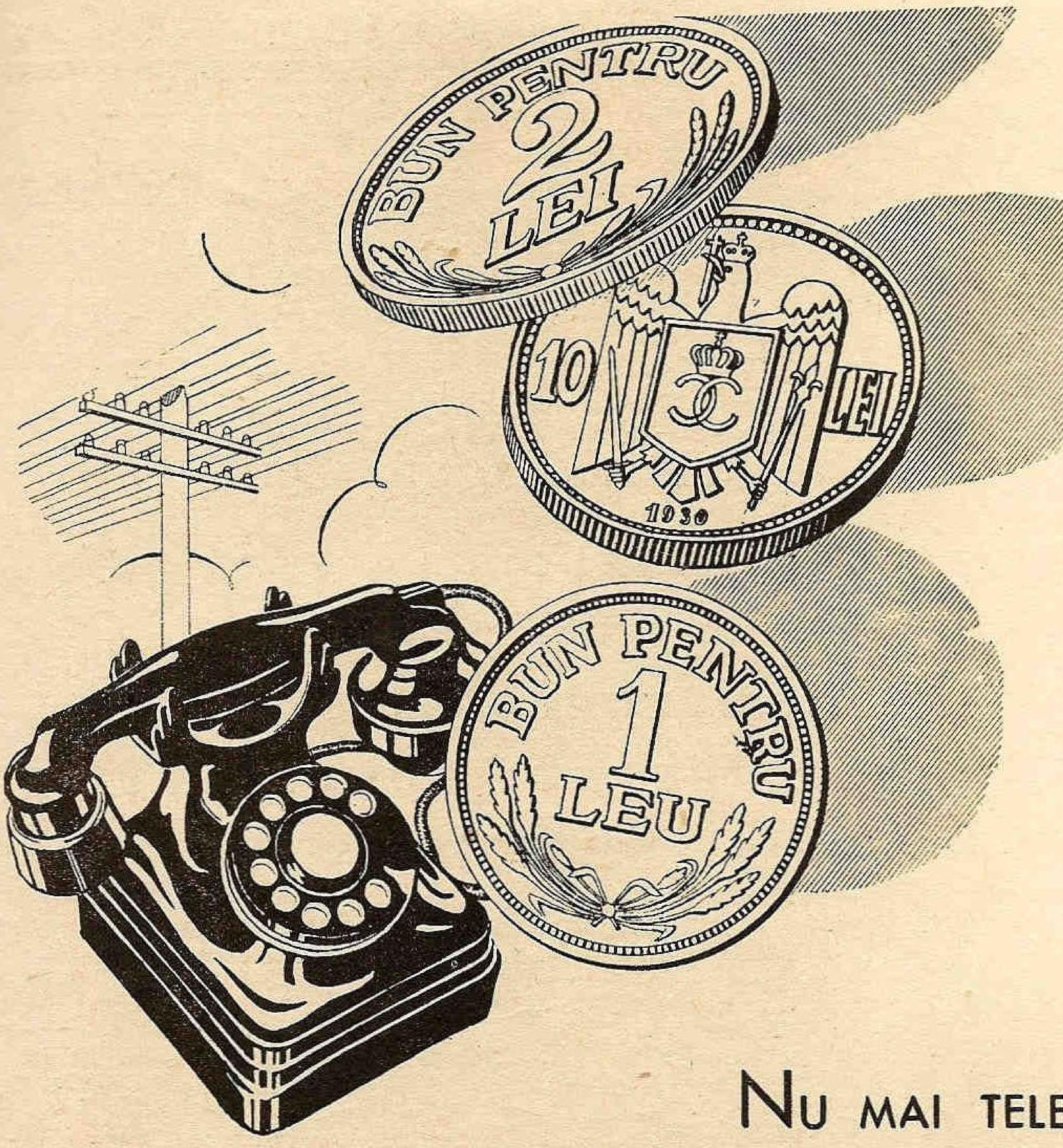
Construcţiuni,
Lucrări industriale
Lucrări publice:
ŞOSELE, CĂI FERATE
CARIERE, BAZALT

BUCUREŞTI

Str. COLŢEI (fost Sfinţilor) Nr. 33 - Telefon: 3-95.59

Rezultatul subscripției pentru construirea noului vas=școală „Mircea"

D-ra Lavinia Golld-Buc.	50
Max Leibovici-Iași	20
Pers. centralului și stațiilor C.F.R. de pe lângă Inspecția 4 Mișcare din Brașov	18.505
Pers. Div. 8 Financiară C. F. R. Cernăuți	1.451
Prin d-l ing. șef Gr. Balasan, Insp. Mișcării din Gara de Nord-Buc. s'a subscris suma de 25.353 de către :	
Pers. centralului inspecției	2.991
Pers. stațiilor :	
Călărași-Ialomița (șef) Popescu	570
Fetești (șer Manofescu)	2.316
Medgidia (șef Bovianu)	650
Constanța (Băloiu)	500
Constanța-Port (Costache)	790
Bazargic-Sud (Crihan)	425
Titu (Tănăsescu)	363
Târgoviște (Ghițescu)	630
Ciulnița (Râmniceanu)	100
Țăndărei (Vișan)	550
Mizil (Pisoschi)	250
București-Sud (Popescu)	1.348
București-Nord (Rădulescu)	100
București-Grivița (Gh. Teodorescu)	430
București-Est (Mihăiescu)	5.840
București-D. Spirei (Ghiorghiu)	460
Ploești-Sud (Gilorteanu))	1.470
Ploești-Triaj (Aricesteanu)	305
Sinaia (Stănescu)	730
Câmpina (N. Barbu)	555
Giurgiu (Ungureanu)	530
București-Triaj (Georgescu)	1.155
București BM (Gr. Galeriu)	1.090
București-Intrepozite (Ionescu)	305
Gheorghiu I. Mircea-Brașov	100
Căminul Cultural „Spiru Haret" Măgura-Teleorman	100
Coproprietarii și pers. primei fabrici de perii și pensule din Timișoara, Fratelia	1.500
D. R. Galeș Reghin-Mureș	100
Florica și Ionel N. Bratu, Sibiu	200
A. Casargian-Buc.	500
St. Bartha-Constanța	200
C. Barbieri înv. Berchieșu-Cluj	15
Preotul J. din Berchieșu-Cluj	15
Prim. Salonta-Bihor	200
Prof. lic. „Aurel Vlaicu" Orăștie	351
Amiral (r) Boerescu Cezar	9.965
Colecta făcută de protop. Vintilescu printre enoriașii parohiei Sf. Vineri-Nouă din Capitală	770
Personal din caseta sa protop. Vintiescu subscrie	100
Standard Electrica Român S. A. București	5.000
Mihail Negru- ziarist, din beneficiul rezultat dela conferința desvoltată de d-sa la Brașov	3.000
Șeful depoz. de fabricate C. A. M. din Timișoara înaintează frumoasa sumă subscrisă de personalul acelui depozit, ca și de debitanții C. A. M. din oraș și județ, conf. celor 17 liste anexate la corespondența sa în valoare de lei	16.934
Depoz. C. A. M. Sf. Gheorghe	152
Din Tulcea au subscris corp. ofițerilor reg. 33 Dorobanți	4.290
Sub ofițerii reg. 33 Dorobanți	1.490
Trupa în termen a reg. 33 Dorobanți	1.882
Tot din Tulcea	
Șc. prim. nr. 3 băeți	153
Șc. prim. nr. 3 fete	270
Șc. prim. nr. 1 fete	104
Șc. prim. nr. 4 fete	45
I. Nadă	40
V. Belu	30
D. Busuioc	20
C-tin Tollea	20
R. Poterașu	20
I. Antache	20
Plasa Babadag	210
Plasa Topalo	154
August Dugăeșescu	50
V. Timofte	50
N. Negacenschi	50
N. Murgășeanu	50
C. Tase	50
George 1	50
E. Topor	20
St. Nicola	10
E. A. Frangre	10
I. Tira	10
A. P.	10
Prin listele încredințate d-lor membri din Comiettul Secției L. N. R. Sulina s'a subscris :	
Lista nr. 752 (G. B. Popescu) :	
Gh. Politis	100
A. Chitic	40
G. Mitachi	100
Lista nr. 753 (Dr. V. V. Stănescu) :	
D-na Virginia V. Stănescu	100
Dr. V. V. Stănescu	100
I. Mihalcea	20
Ioana Barbu	20
T. Verbin	15
Alex. Iancu	20
Maria Ruse	20
Gh. Tătaru	20
M. Foti	20
D. Turtureanu	15
Lista nr. 751 (General dr. V. Panaitescu) :	
Antoaneta Panaitescu	500
General dr. V. Panaitescu	1.000
D. Gh. Teodoru	400
Regenstef	100
I. Georgescu	100
N. Deleanu	75
Aurora Sava	200
Diverși indescifrabili	625
Lista 754 (A. Foscolo) :	
Foscolo Anton	100
Foscolo Margareta	100
Foscolo Petru	100
Foscolo G.	100
Foscolo I.	100
Foscolo Maria	100
Henry Junghaus	300
Mattencci Angelo	100
Teesa Mattencci	100
Mattencci Giovani	50
Mattencci Lorenzo	50
Zampieri Pietro	100
Zamperi Aretia	100
Zampieri Luigia	50
Zampieri Giovanna	50
Michel Cochinos	100
Fabris August	100
Fabris Ana	100
G. B.	100
R. Biga	100
Eug. Saea	100
Elena Saea	100
J. J.	100
Lista 755 (Vlad Biega) :	
Ing. Mitrofan	500
V. Zagoreanschi-Kissel	500
Vlad Biega	300
Ecaterina Biega	200
Gh. Ionescu	200
D. Denonal	300
N .Ceicu	200
M. Baracioglu	300
I. Florescu	100
D. Denovial	200
Lista nr. 756 (Gh. Drescanu) :	
Partidul Național-Creștin	1.000
Gh. Dresceanu	500
Gh. Bouraș	20
V. Țânțaru	300
I. Grigoriu	100
St. Popovici	100
I. Florea	100
C. Greceanu	100
Lista nr. 757 (Lt. Limbide Ovidiu) :	
Marinarii di ncompania de uscat	107
Marinarii dela navele stației Sulina	105
Lista nr. 758 (Lt. C-dor A. Păunescu) :	
Zetta A. Păunescu	1.000
Lt. c-dor Păunescu	1.000
Maria Păunescu	100
Maior Partelimon-Brașov	200
Elev Camil Partelimon-Chișinău	100
Elev Valentin C-tinescu	100
Livinia Golld-București	100
Anișoara tȘefănescu-Giurgiu	100
Vally Georgescu-Cluj	100
Emil Georgescu	100
Diverși indescifrabili	470
Lista nr. 759 (Gh. Drescanu) :	
R. ?	200
P. Penu	200
Anton Foroostchukis	200
Dursun Harun	200
T. Maniatos	200
Scocciman	100
K. Tzucatos	200
Ilias Osman	200
Th. Svornos	200
Lista nr. 761 (gimn. „Marele Voevod Mihai") :	
Elena Tonu	100
D-ra R. Teodorescu	50
D-ra C. Mateev	35
D-ra S. Dumitrescu	50
D. Samsonic	20
Preotul S. Vârgolici	100
Elevii cl. I-a	115
cl. II-a	100
cl. III-a	140
cl. IV-a	145
Lista nr. 762 (șc. primară mixtă Prospect) :	
C-tin Petrache	20
G. Comârzan	15
Eevii școalei	65
Listra nr. 763 (șc. ora. naț. a femeilor române) :	
Lt. c-dor Jijie Adam	100
Lisonete Antonescu	40
Eevele școalei	46
Lista nr. 764 (șc primară fete) :	
Elevele cl. I-a împr. cu d-na înv. El Bacalu	100
Cl. II-a cu d-na înv. Magdalena Roșca	30
Cl. III-a cu d-na învățătoare	50
Cl. IV-a cu d-na înv. Diaconu	50
Lista nr. 766 :	
Invăț. și elevii șc. de copii mici nr. 2	100
Lista nr. 767 (P. Teodorescu dela Comisariatul Maritim) :	
Diverși	840
Lista nr. 768 (G. Crivăț, șeful vămii Sulina) :	
Diverși	570



- *Un aparat minuscul care reprezintă o forță uriașă.*
- *Un fir misterios care leagă în câteva minute cele două emisfere.*

Nu MAI TELEFONATI DIN CASELE ALTORA - nu mai abuzați de amabilitatea prietenilor Dvs., deranjându-i în orice clipă.

PUTEȚI AVEA TELEFONUL Dv., vă puteți bucura și Dv. de binefacerile acestei invenții minunate.

Telefonul nu e un lux ci o necesitate. Pentru cazurile mai importante și urgente ca și pentru micile probleme de cari ne lovim la tot pasul în viața de toate zilele, telefonul este de mare ajutor.

Nu mai ezitați ! Instalați-vă telefon. Numai când îl veți avea, îl veți prețui mai mult, abia atunci vă veți da seama câte foloase aduce.

Pentru 13 lei pe zi

INDUSTRIA SARMEI

SOCIETATEA ANONIMA

CLUJ ✶ STRADA IULIU MANIU, 25

UZINELE:

Câmpia Turzii
Brăila
Cernăuți

SUCURSALE:

București
Calea Victoriei, 39
Cernăuți
Str. Călugăreni, 31

ELECTROZI INVELIȚI **AGIL** PENTRU SUDURA ELECTRICA CU ARC

TRANSFORMATORI PENTRU SUDURA ELECTRICA CU ARC

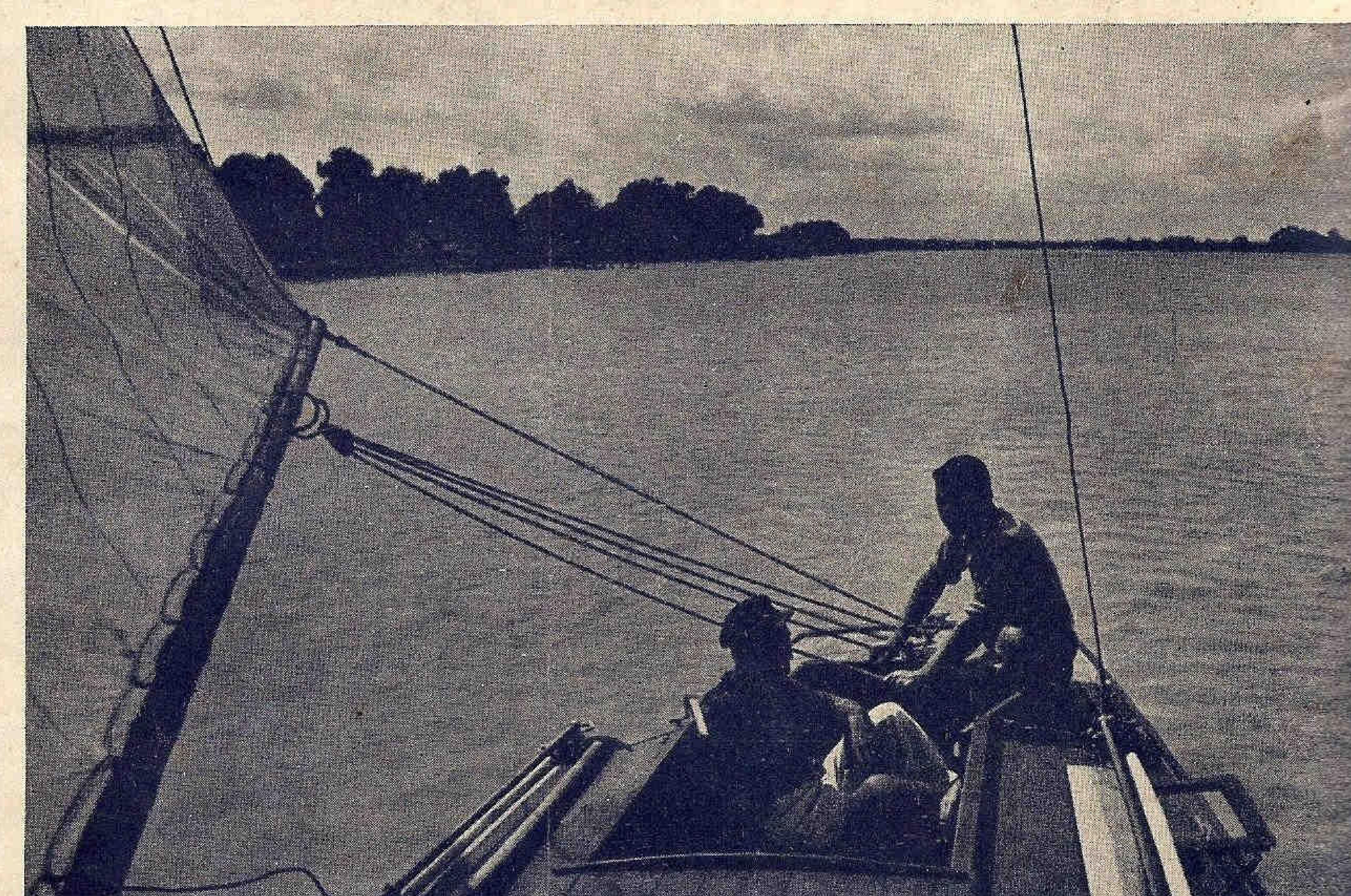
USTENSILE PENTRU SUDAJ

SÂRMĂ SUEDEZĂ, ALAMĂ,

ARAMĂ ȘI BRONZ PENTRU SUDURA AUTOGENA

Primăria Munic. Cluj	1.000
Angajații întrepr. «Simon Redtenbaherr seel, W-we & Söhne, S. A. R.» din Sibiu	1.178
Insuși întreprinderea	300
Primăria Munic. Brașov	100
Primăria Dej	40
Kovaci Dionisie subof. pe s/s Peleș	200
Primăria Baia de Aramă	30
Prin Oficiul de Port Leova	350
Prin primăria Tekirghiol	200
Rudich dir. fabr. cherestea din Berthomet	500
Prin insp. 4 întreținere c. f. r. Brașov s'a subscris:	
Personalul insp. 4 într.	500
Secției L. 1 Brașov	3.275
Secției L. 2 Sighișoara	310
Secției L. 3 Blaj	2.352
Secției L. 4 Sf. Gheorghe	1.291
Secției L. 5 Făgăraș	759
L. 6 Sibiu	717
L. 7 Petroșani	1.569
L. 8 Alba Iulia	1.076
L. c. Brașov	1.771
Personalul atelierelor c. f. r. București-Grivița. după cum urmează:	
Biuroul expl. I	535
Expl. II	1.020
Expl. III	80
Expl. IV	82
Subsecția pazei	410
Atel. fierărie și turnătorie	1.309
Atel. Montaj	2.091
Cazangerie	1.470
Mecanic	4.005
Sudură	665
Sculărie	380
Mașini Unelte	542
Biuroul de personal	380
Prin lista Nr. 363 încr. d-lui Ionescu I. Gh. (marinarul) refer. la Inalt. C. Conturi	1.280
Echipajul s/s Prahova, dela Comandant lc cel din urmă bucătar a subscris:	
Ligda Aurel comand.	900
N. Moldoveanu ofiț.	450
N. Dumitru ofițer	450
Moroșanu C-tin mecanic	450
Stan M. Gh. mecanic	300
I. Popescu mecanic	450
Tomescu C-tin mecanic	450
Teodorescu M. șef echip.	450
Lamovoi Mihail ungător	450
Fopka Felix maestru lemnar	90
Zanghierelle Giordano timonier	225
Switalski Henrich	225
Angheluță D-tru marinar	225
Sobolewschi Sygmond focar	225
Decu Ene cambuzier	225
D-tru Gheorghiu bucătar	225
Personalul C. F. R. din Inspecția 8 Mișcare Cernăuți	1.018
Insp. 2 Galați	373
Insp. VIII	1.550
Capul Satului	3.170
Depoul Cernăuți	2.845
Depoul Lipnic	2.250
Depoul Dornești	715
Ițcani	507
Adâncata	380
Tiha Bârgăului	350
Insp. VII-a Tracțiune Cluj	8.242
Atelierelor Principale din Timișoara	1.245
Insp. II-a Tracțiune Galați	894
Div. 6 Financiară C. F, R. Satu-Mare	595
Atel. principale din Brașov (gara)	306
Elevele din cl. VI-a Inst. «Regina Elisabeta» din Ploești	350
Dr. Claudian	1.750
Aurel Crețu	25
Const. Tăutu	25
A. Benjamin	25
D. Zaidman	50
Un anonim	25
Elena Dragnea	20
Un anonim	20
Ernesto Mazollini	100
Aurel Stroescu	100
Zoe Oprescu	100
Toma Niță — toți din București	100
Ofițerii, subofițerii și funcț. civili ai Dep. Centr. de Echipament al Armatei	334
Vică Alexandrescu 100	100
Diaconescu	200
N. P. Ianovici	200
Molinski — toți din Sinaia	300
Ing. R. Ocolul 9 București	100
Elevii și prof. gimnaz. industr. din com. Pogoanele-Buzău	143
A. Goldrig	60
M. Goldrig-Constanța	500
Diverși subscriitori din Giurgiu (prin listele Nr. 651, 653, 656, 658, 668)	1.654
Grație stăruinței d-lor St. Nicolaescu ziarist, Al. Filloreanu avocat și Al Naghi farmacist din Târgoviște, au subscris următorii:	
Dr. Eustațiu	100
Sami Iacobsohn	20
Firma „Doina"	20
I. Tonca	10
Florian Stefănescu	100
Al. Panaitescu (comerc.)	500
F. Chrapstjak	500
Frații Braunștain	200
Nae Motrun	300
Gh. Nachmias	500
Avocat Petrică Constantinescu	500
Fabr. Rizescu (Brănești)	1.500
Cpt. (r) Popescu Dumitru	200
I. Ichimenco	100
Gh. Boldea	100
Nae N. Popesca	100
D-na col. Minculescu	100
Un avocat	250

MAREA NOASTRA



„SANTA MARIA" CU VÂNT BUN

Aprilie 1938

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă..."*

No. 4 — ANUL VII

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigație maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director: Comandor A. NEGULESCU — Secretar: CONSTANTIN TOMESCU

Numărul 4

Redacția și Administrația: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — București, V. — Telefon 349/08.

Aprilie 1938

CUPRINSUL:

Moș Delamare: Plecarea d-lui ministru R. Irimescu Pag. 99
Lt.-Col. † Drăghicescu: Istoricul Flotilei Române „ 101
Nic. C. B. Puianu-Brăila: Podul „Regele Carol I" „ 104
Strateg: Războiul naval dintre Anglia și Italia . „ 107
Z. N.: Secretul desvoltării Marinei Comerciale japoneze . . . . „ 106
Z. N.: Marina celor două tabere spaniole . . . . „ 111
Dr. I. Claudian: Cu „Santa Maria" la drum . . . „ 114
C-dor R. D. Graham: Singur cu cuterul pe ocean „ 116
N. Vlădulescu: La Eyub . . . . „ 118
* * * Conferințe . . . . „ 120
* * * Un pavilion de onoare și un botez . „ 122
Simbad: Dela un umăr la altul . . . . „ 123
Naky Val: Un botez istoric . . . . „ 124
Nicolae Lissescu: Infruntând furtuna . . . . . . „ 124
Lilla Giușcă-Speranția: Furtună la far . . . . . . „ 125
Anne Marie Rudeanu: Noapte în port . . . . . . „ 125
* * * Adunarea g-lă a Ligii Navale Române „ 126
* * * Sărbătorirea C. Amiralului Isbășescu „ 128
Din toată lumea . . . . „ 130
Informații din țară . . . . „ 133
„ din străinătate . . . . „ 139
* * * Rezultatul subscripției pentru construcția noului vas-școală „Mircea" . . . . . . „ 147

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții	**Lei 800**
Pentru școli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării	**„ 150**
Pentru străinătate prețul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizației anuale de 280 lei (majori) și 140 lei (minori).

Plata articolelor:	**Articole originale .**	**250 lei pagina**
	Compilări, recenzii	**150 „ „**
	Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură față, iar desenurile separat, cu tuș negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN

CEL MAI EFICACE

CEL MAI SOLID

CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI

TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREȘTI

NAVIGAȚIE

S. M. R.: 30% individual și 40% în grupuri de cel puțin 20
S. R. D.: 25% individual și 50% în grupuri de cel puțin 20.
N. F. R.: 25% individual și 50% în grupuri de cel puțin 20.

SPORT, BASINURI ȘI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEȘEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand*, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviței 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puțu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30*: 10% reducere.
REST-BAR „VIȘOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piața Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10. acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operațiuni, *Intrarea Zalomit 10*. (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obișnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Șelari 9*: 15% reducere consultații boli interne și genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternității „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colț Coroanei 10*.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piața de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialități 25% rețete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialități 25% la rețete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% rețete 5% specialități.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*, specialități 10% rețete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie și droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREȚU *Regala 16* 10%.
FRAȚII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5*; Lămpi și Reșouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detașate, laborator technic.
H. AUSLENEDER *Regală 14*, 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I. Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porțelanuri și sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălțăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetași, automobile și trăsuri. *Calea Moșilor, 251*: 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Șelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLȚĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENȚILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ȘI GALANTERIE

LA ȘIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialități 10%, rețete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza*, plombe, extracții, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piața Sf. Arhanghel*, 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

BRAȘOV

LIBRĂRIA ȘI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu și Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

CONSTANȚA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol și Sucursala Str. Ștefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenței No. 9*; reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porțelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7,* 10% reducere la încălţăminte.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)

V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).

SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).

ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).

D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).

IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).

V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).

LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).

Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).

Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..

Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)

FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,

Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).

DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).

FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).

FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).

DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).

ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).

MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).

AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).

D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).

SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%)

INLESNIREA, lângă primărie (15%).

AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).

N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).

FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%)

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi

ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).

EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).

N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).

CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).

AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).

BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).

HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).

„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

MEDICI

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O Corabie Românească de J. Bart	„	35
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu	„	120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E. .	„	35
Marea de Ciocârdel Radu.	„	60
Cartea Apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . .	„	20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„	30
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120

Au sosit flamurile L. N. R. şi se vând: No. 3 (50×25) pentru bărci, 150 lei; No. 2 (80×40) pentru yole, 300 lei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“, „ROMÂNIA” şi „DACIA”

(CU REZERVA MODIFICĂRILOR FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

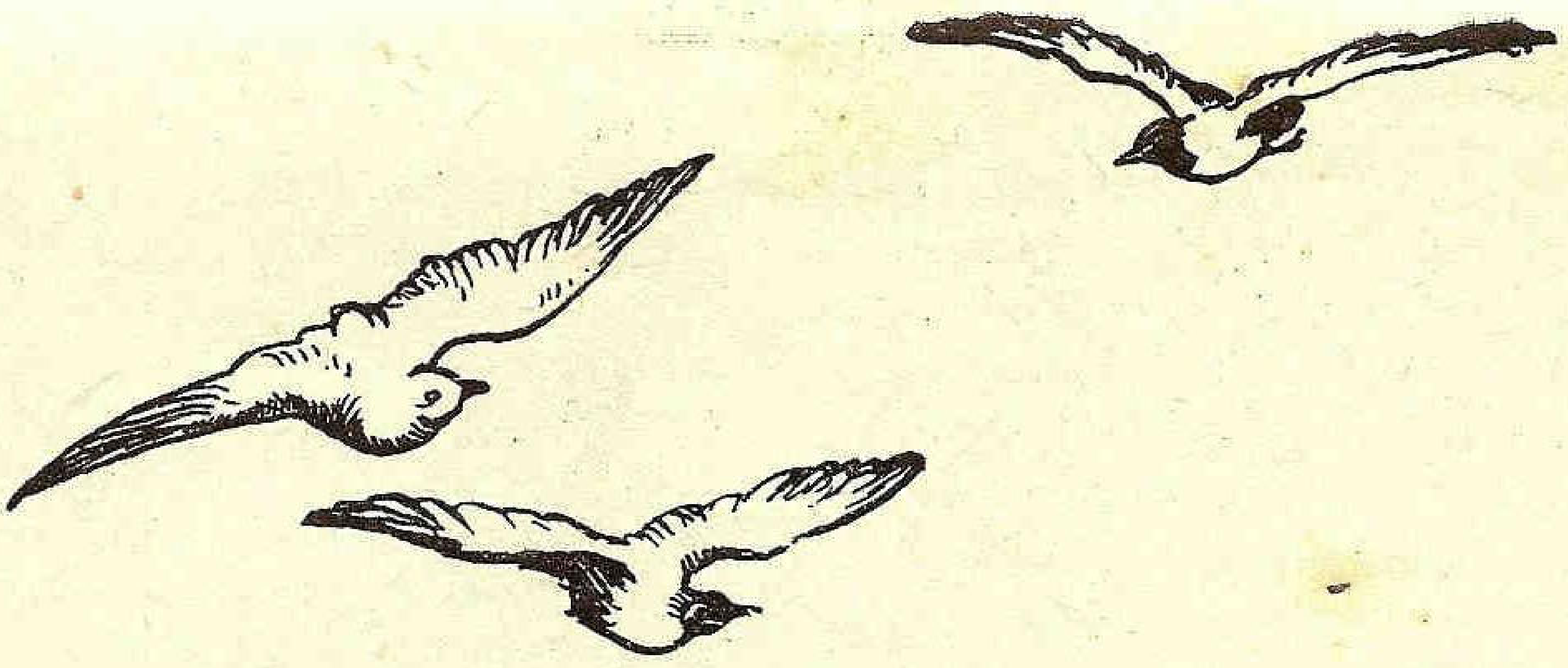
PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA	REGELE CAROL I	DACIA	REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA
		Linia I	Linia II	I	II	I	II	I	II
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 4	4/IV	11/ IV	18/ IV	25/IV	2 / V	9/V
ISTANBUL	Sos. Plec.	Marţi » 15 Mer. » 9	Marţi » 15 » » 18	5 „ 6 „	12 „ 12 „	19 „ 20 „	26 „ 26 „	3 „ 4 „	10 „ 10 „
PIREU	Sos. Plec.	Joi » 11 » » 17	M-ri » 19 Joi » 12	7 „ 7 „	13 » 14 »	21 „ 21 „	27 „ 28 „	5 „ 5 „	11 „ 12 „
BEIRUT	Sos. Plec.	— —	S-tă » 9 » » 12	— „ — „	16 „ 16 „	— „ — „	30 „ 30 „	— „ — „	14 „ 14 „
HAIFA	Sos. Plec	— —	S-tă „ 18 D-că » 11	— „ — „	16 „ 17 „	— „ — „	30 „ 1 / V	— „ — „	14 „ 15 „
ALEXANDRIA	Sos. Plec.	S-tă » D-că » 14	Luni » 8 Marţi» 16	9 „ 10 „	18 „ 19 „	23 „ 24 „	2 „ 3 „	7 „ 8 „	16 „ 17 „
HAIFA	Sos. Plec.	Luni » 12 » » 24	— —	11 „ 11 „	— „ — „	25 „ 25 „	— „ — „	9 „ 9 „	— „ — „
BEIRUT	Sos. Plec.	Marţi » 6 » » 11	— —	12 „ 12 „	— „ — „	26 „ 26 „	— „ — „	10 „ 10 „	— „ — „
PIREU	Sos. Plec.	Joi » 10 » « 15	Joi » 7 » » 15	14 „ 14 „	21 „ 21 „	28 „ 28 „	5 „ 5 „	12 „ 12 „	19 „ 19 „
ISTANBUL	Sos. Plec.	V-ri » 17 S-tă » 13	V-ri » 17 S-tă » 13	15 „ 16 „	22 „ 23 „	29 „ 30 „	6 „ 7 „	13 „ 14 „	20 „ 21 „
CONSTANŢA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	17 „	24 „	1/V	8 „	15 „	22 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INTINERARIUL LINIEI: DUNĂRE—MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D. M. O.)

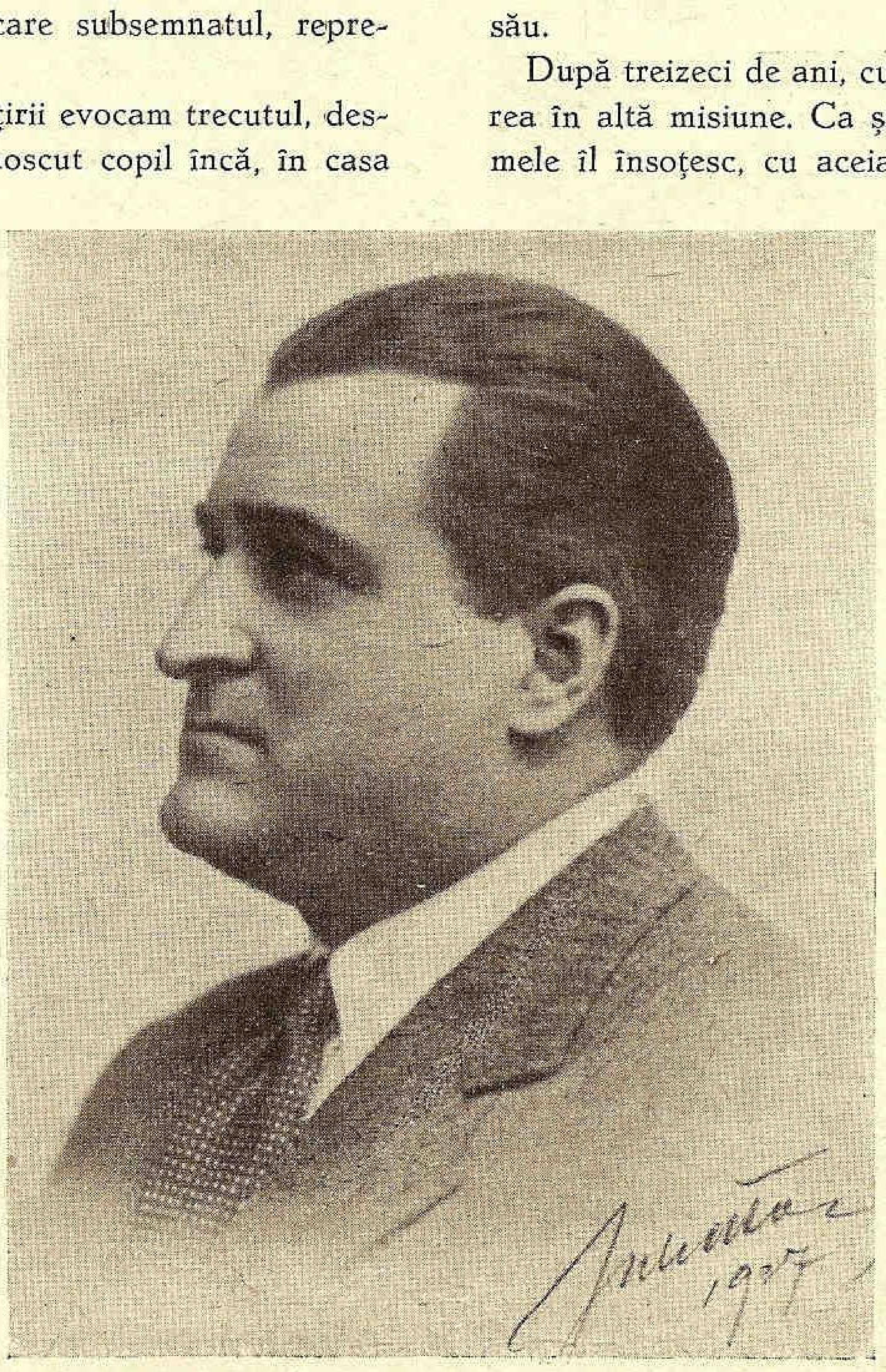
PORTURI DE ESCALA	Sosiri	Plecări	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ/BRAILA	—	7 h.	3/IV	30/IV	28/V	23/VI	21/VII
SOULINA	16 h. —	— 17 h.	3 „ 3 „	30 „ 30 „	28 „ 28 „	23 „ 23 „	21 „ 21 „
CONSTANTZA	6 h. —	— 15 h.	4 „ 6 „	1/V 2 „	29 „ 30 „	24 „ 25 „	22 „ 23 „
ISTANBOUL	11 h. —	— 18 h.	7 „ 7 „	3 „ 3 „	31 „ 31 „	26 „ 26 „	24 „ 24 „
SALONIQUE	7 h. —	— 16 h.	9 „ 10 „	5 „ 6 „	2/VI 3 „	28 „ 29 „	26 „ 27 „
LE PIRÈE	20 h. —	— 20 h.	11 „ 12 „	7 „ 8 „	4 „ 5 „	30 „ 1 „	28 „ 29 „
IZMIR	19 h. —	— 20 h.	13 „ 14 „	9 „ 10 „	6 „ [illegible] „	2/VII 3 „	30 „ 31 „
MALTE	20 h. —	— 20 h.	17 „ 19 „	13 „ 15 „	10 „ 12 „	6 „ 8 „	3/VIII 5 „
NAPLES/GENES	20 h. —	— 20 h.	21 „ 23 „	17 „ 19 „	14 „ 16 „	10 „ 12 „	7 „ 9 „
MARSEILLE	8 h. —	— 20 h.	25 „ 27 „	21 „ 23 „	18 „ 20 „	14 „ 16 „	11 „ 13 „
MALTE (fac.)	18 h. —	— 20 h.	30 „ 30 „	26 „ 26 „	23 „ 23 „	19 „ 19 „	16 „ 16 „
LE PIRÈE	6 h. —	— 20 h.	2/V 3 „	28 „ 29 „	25 „ 26 „	21 „ 22 „	18 „ 19 „
ISTANBOUL	15 h. —	— 16 h.	5 „ 5 „	31 „ 31 „	28 „ 28 „	24 „ 24 „	21 „ 21 „
CONSTANTZA	14 h. —	— 20 h.	6 „ 10 „	1/VI 5 „	29/VI 3/VII	25 „ 29 „	22 „ 26 „
SOULINA	7 h. —	— 9 h.	11 „ 11 „	6 „ 6 „	4/VII 4 „	30 „ 30 „	27 „ 27 „
GALATZ	18 h.	—	11 „	6 „	4 „	30 „	27 „



Plecarea d-lui ministru Radu Irimescu

Miercuri 23 Martie, d. Inginer Radu Irimescu, ministrul nostru la Washington şi fost ministru al Aerului şi Marinei, a părăsit ţara, condus la gară de oficialităţi şi numeroşi prieteni, printre care subsemnatul, reprezentând Liga Navală Română.

In clipele duioase ale despărţirii evocam trecutul, destul de depărtat, când l'am cunoscut copil încă, în casa regretatului său părinte Amiralul *Ilie Irimescu*, unul din cei mai straşnici „pânzari" ai marinei noastre. In ultimele clipe ale vieţii, pe patul de suferinţă, nu-şi deslipea privirea dela tabloul bricului „Mircea", care-i răscolea cele mai frumoase amintiri.



L'am mai reîntâlnit pe cel care acum pleca peste ocean, în 1908, ca elev al Şcoalei de Artilerie, Geniu şi Marină, ca în acelaşi an, — sunt treizeci de atunci, — să-mi fie dat al conduce la gară şi îmbarca în trenul ce-l ducea, împreună cu alţi doi camarazi, Ştefănescu Romulus şi Vasilescu, spre Academia Navală imperială germană dela Kiel. Cei trei tineri, fruntaşii şcoalei, alcătuiau prima serie de români primiţi a urma acea şcoală, din voinţa Kaiserului *).

Şi a plecat, însoţit de urările noastre, cari s'au împlinit. Elevul Radu Irimescu a făcut cinste României acolo, distingându-se printre germani. In fiecare săptămână cât timp a durat şcoala şi din fiecare port, când a făcut călătoria de studii cu crucişetorul „Freya", fostul elev, trimetea câte o ilustrată fostului lui profesor şi inspector de studii, el la rându-i fost elev al părintelui său.

După treizeci de ani, cu aceiaşi emoţie asistai la plecarea în altă misiune. Ca şi atunci, gândul meu şi urările mele îl însoţesc, cu aceiaş siguranţă, că va face, ca şi în trecut, cinste ţării al cărei reprezentant este.

Chezăşie e trecutul său, foarte bine redat în cuvântarea pe care d. g-ral *Ion Antonescu*, Ministrul Apărării Naţionale şi al Aerului şi Marinei, a rostit-o la dejunul dela Cercul Militar:

Domnule ministru,
Domnilor,

Astăzi ca şi întotdeauna, aici ca şi pretutindeni primul nostru gând ca şi al tuturor, în astfel de ocazii, trebue să fie către Acela care cu mintea şi cu sufletul este în tot momentul şi înainte de toate la ostaşii Săi.

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea. Ura!

Domnule ministru,
Domnilor,

Consider nu o simplă formalitate, ci o mare datorie să adresez ilustrului meu predecesor, la Departamentul Aerului şi Marinei, câteva cuvinte sincere de omagiu acum, când părăsind ţara, este chemat la înalta misiune de trimis extraordinar şi ministru plenipotenţiar al României, în marea Republică a Statelor Unite.

Atât în noua sa însărcinare, cât şi în aceia pe care a

---

*) „Mein Will ist dass...", aşa începea decretul imperial de admitere.

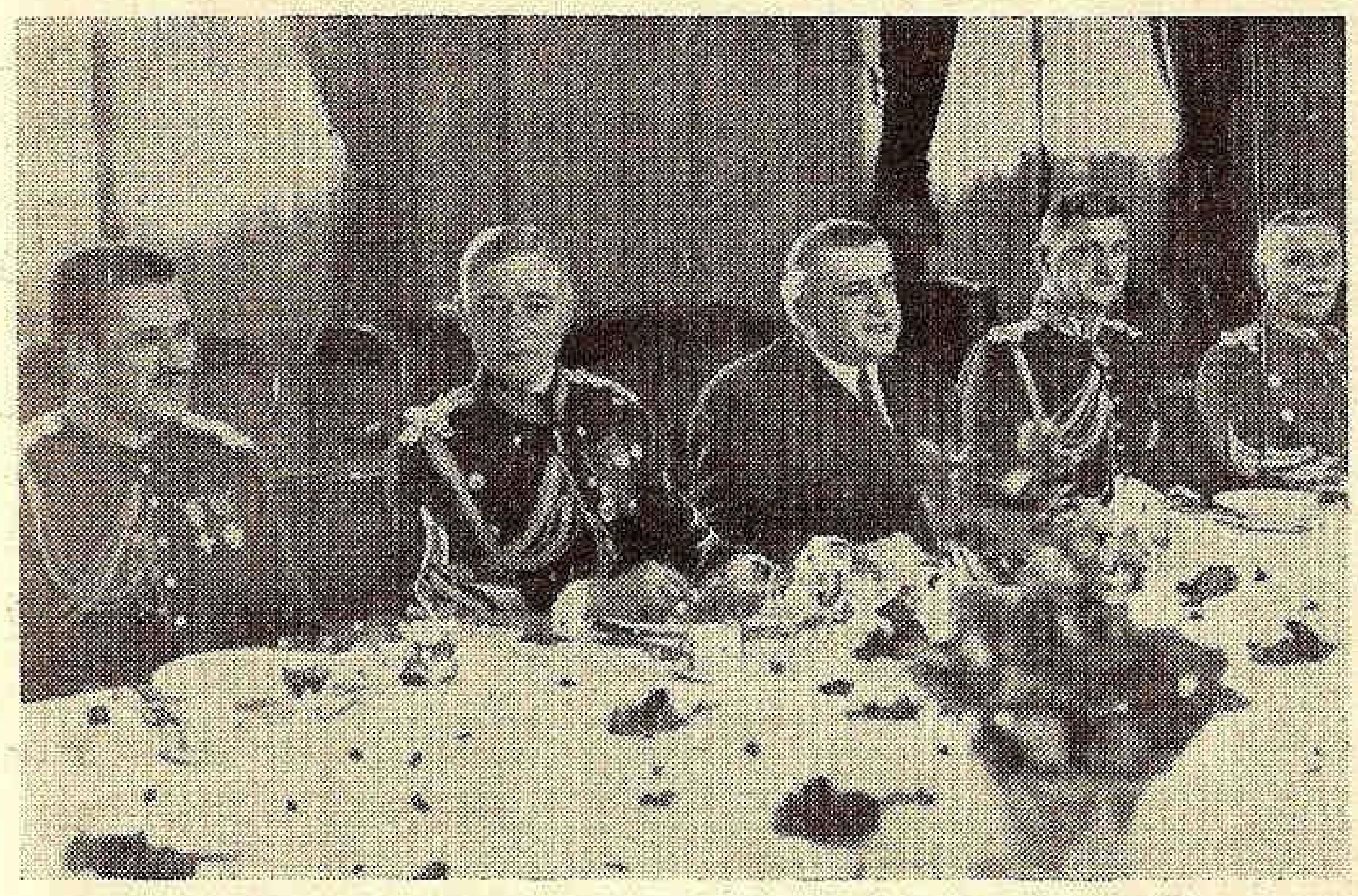
avut-o ,ca șef al acestui important și necesar departament, Domnia-Sa a fost și va fi cu drept cuvânt considerat că face parte din ilustra falangă a oamenilor de stat care au fost cu adevărat formați la școala aspră, istovitoare și chinuitoare a vieții, a muncii, a conștiinței, a devotamentului, a credinței, a modestiei și a datoriei.

Are un trecut care îl onorează și ne onorează.

A fost excelent ofițer de marină și un îndrăsneț aviator. In timpul războiului, a avut pe front, mai bine de 100 de ore de sbor deasupra liniilor inamice.

Fiind tehnician distins, priceput în chestiunile economice și financiare, d-l ministru Irimescu a fost la departamentul aerului și marinei : „the right man, in the right place".

La plecarea sa dela subsecretariatul de Stat al aerului, în 1935, d. Irimescu a încredințat destinele și conducerea armatei sburătorilor unui alt distins technician și organizator, d. inginer Caranfil, căruia țin deasemenea să-i aduc, cu acest prilej, un deosebit omagiu pentru realizările sale. Nu trebue să uitați că a creiat din dorința și cu sprijinul Regal, însă învingând foarte mari greutăți, ministerul aerului și marinei și a modificat legea timbrului aviației, sporind astfel putința viitoare de a apăra și stăpâni aerul nostru.



Masa camaraderească, dată în cinstea d-lui ministru Irimescu

Revenind în fruntea aviației și a marinei, în 1937, d. Irimescu a avut prilejul să continue o operă pe care a concretizat-o într'un plan de mari, urgente și imperioase realizări în domeniul marinei, de care este legat sufletește prin vechi și trainice legături, fiind fiu de marinar și fiind el însuși fost marinar.

D. ministru Irimescu, a asigurat marinei militare posibilități bugetare, pe cari aceasta nu le-a avut niciodată și a atacat cu îndrăsneală și cu pricepere o serie de probleme de importanță capitală, printre cari citez :

— comanda de submarine și de nave portmine,
— realizarea unui șantier naval național,
— comanda de motonave,
— Baza Navală de a cărei înfăptuire stau legate și viitorul nostru și eșirea noastră la mare,
— desvoltare acelor două mari instituții : S. M. R. și N. F. R.

Iar în domeniul aeronuaticei cunoașteți cu toții că d-sa a pus bazele unei noui fabrici naționale de material aeronautic ; a făcut numeroase comenzi de material de sbor în țară și în străinătate ; a desvoltat lucrările de terenuri și de infrastructură și s'a preocupat de toate aspectele problemei dotației cu material și cu personal.

A dat, în acelaș timp, o deosebită expansiune aviației civile, dotând-o cu cel mai modern material, datorită căruia culorile României vor putea flutura de acum înainte cu mândrie în porturile și aeroporturile românești și străine.

Deși d. ministru Irimescu a părăsit de mult cadrele active ale armatei și deși a ocupat și va ocupa înalte funcțiuni civile, totuși d-sa a rămas cu sufletul și cu inima curată de ostaș și cu ochii la instituția în care a crescut. Printre eminentele sale calități, este aceia pe care o apreciez și pe care o subliniez în primul rând.

De aceia țin să-i arăt, la această camaraderească masă, toată gratitudinea noastră, a tuturora, pentru activitatea desfășurată la departamentul Aerului și al Marinei, să-l felicit pentru delicata și înalta misiune diplomatică, la care a fost chemat de Majestatea Sa Regele și să-i urez a urca și de acum înainte atât în stima noastră cât și în recunoștința Țării.

Ridic paharul meu în sănătatea fostului ministru al aerului și marinei.

Dacă la un banchet, s'a spus vre-odată sărbătoritului numai ceiace a meritat „stima noastră și recunoștința Țării" — fără laude exagerate,—massa dela Cercul Militar a fost printre acestea. Cuvântul de ostaș al D-lui General Ion Antonescu, a scos în evidență cele două caracteristice ale celui ce se despărțea de colaboratorii săi: *„a rămas cu sufletul și cu inima curată de ostaș și cu ochii la instituția în care a crescut".*

De mic copil, și-a dat seama, atât de importanța marinei, cât și de vitregia, cu care de cele mai multe ori a fost tratată și s'a legat, prin înfăptuirile cunoscute și cele cari se vor cunoaște la timp, de istoria marinei. D. ministru Radu Irimescu, încă dela întemeerea Ligii Navale, al cărei membru fondator și în comitet este, și-a dat seama cât va fi ușurat în programul de realizări dacă opinia publică ,intelectualii, dregătorii mici și mari, ar fi luminați asupra problemei apelor la noi. Pentru aceasta a dat, de multe ori chiar fără să i se fi cerut, tot sprijinul Ligii, ca opera ei de propagandă să fie cât mai intensă, mai vie, mai cu efect, dela tineretul școlar până la cei cărunți, cari încă se îndoesc de nevoia unei marine „la înălțimea nevoilor țării și a calităților marinarilor noștri".

Ca un semn de recunoștință, cu Inalta Aprobare a Augustului nostru Președinte, Liga Navală l'a proclamat Vice-Președinte de onoare și, alături cu toți cari l'au cunoscut și apreciat, îi urează sănătate și izbândă în noua și înalta misiune ce i s'a încredințat.

MOȘ DELAMARE

2

Istoricul Flotilei Române

de Lt.-Col. (†) DRĂGHICESCU

ATACUL DELA MĂCIN

Redau, după Dubasoff, atacul dela Măcin, la care a luat parte şi maiorul Murgescu.

In faţa Măcinului se găseau ancorate monitoarele turceşti *Fet-ul-Islam, Duba-Seifi,* şi *Kiligi-Ali.* Flotila rusească de atac se afla la Brăila şi era alcătuită din şalupele: *Cesareviciu (Rândunica* românească) cu 14 oameni, comandată de Dubasoff; *Xenia* cu 9 oameni, comandată de Şeştakoff; *Gigit* cu 8 oameni, de Persin şi *Cesarevna* cu 9 oameni de Bal; toate armate cu torpile de scondru.

Am dat ordin ca şalupele să meargă în linie de şir[1]), dealungul malului, micşorând iuţeala când inamicul va fi în vedere, spre a nu face sgomot,— mărind-o în clipa atacului.

Voi ataca cel dintâiu, urmat de Şeştacoff; Persin va fi gata să ne vie în ajutor, Bal va sta în rezervă.

Dacă reuşesc, Şeştacoff va ataca vasul al doilea, Persin îl va urma, Bal gata de ajutor iar eu în rezervă.

Noaptea, — 25 spre 26 Maiu 1877, — era luminoasă, deşi nori subţiri învăluiau luna. Maşinile cam făceau zgomot, dar orăcăitul broaştelor era aşa de puternic, încât îl înăbuşea. Monitoarele apărură la orizont: *Duba-Seifi,* în mijlocul braţului, *Kiligi-Ali* la stânga lui şi, puţin mai înainte, aproape de mal *Fet-ul-Islam.*

Când mă găseam cam la 130 m., mă îndreptai spre cel mai apropiat, urmat de Şeştakoff. Cam la 60 m. furăm simţiţi şi un puternic „Kâm dâr o"?[2]) strigat de santinela turcă, ne-o dovedi. Ca să-i înşelăm răspunsei „sâzgân adam"[3]), dar fie accentul, fie că, după cum am aflat mai târziu trebuia să răspund „ianangi deil"[4]), ne-am trădat, santinela trase un foc şi servanţii dela tunuri săriră la piese; o grindină de obuze şi gloanţe se năpusti asupra noastră. Nu mai era de aşteptat; cu plină viteză mă repezii în monitor, lovindu-l între centru şi partea dinapoi: o groaznică detunătură se auzi... Torpila găurise vasul de jos în sus, apa năvălea în el, o flacără strălucitoare lumină cerul şi o enormă jerbă de apă ridicată în înălţime, împreună cu sfărâmături din bastiment căzu acoperind mica şalupă şi trântind jos unii peste alţii oamenii din echipaj.

Comandai „maşina înapoi", mecanicul cu mâna strivită, manevră maşina, ajutat de maiorul Murgescu, şi şalupa, jumătate sub apă, ieşi din vâltoarea monitorului care se scufundă uşor.

Marinarii turci fugiră spre partea dinainte, trăgând cu tunul de acolo. Un obuz rupe pupa lui „Gigit", un altul îi sfărâmă apoi şi prova; Persin se îndreaptă spre mal, spre a da apa afară. La plecare i se încurcă elicea în rădăcinile dela mal, degajându-se cu mare greutate.

Ordon lui Şeştakoff să dea al doilea atac: „Xenia" se aruncă nebuneşte, lovindu-l în partea dinainte: o a doua gaură se deschise, explozia fu şi mai îngrozitoare, sfărâmăturile de mobilier copleşiră mica şalupă.

Plecarea noastră fu şi mai grea decât atacul. Pompa cu aburi nu prididea apa ce intra în şalupa mea; a trebuit să pun toţi oamenii la găleţi. Elicea „Xeniei" se încurcă în sfărâmăturile monitorului iar turcii, ne mai având tunuri, trăgeau cu puştile, pe când monitorul în zece minute se duse la fund, înghiţind cu el întreg echipajul. Broaştele, cari câteva clipe amuţiseră, îşi reluară concertul lor.

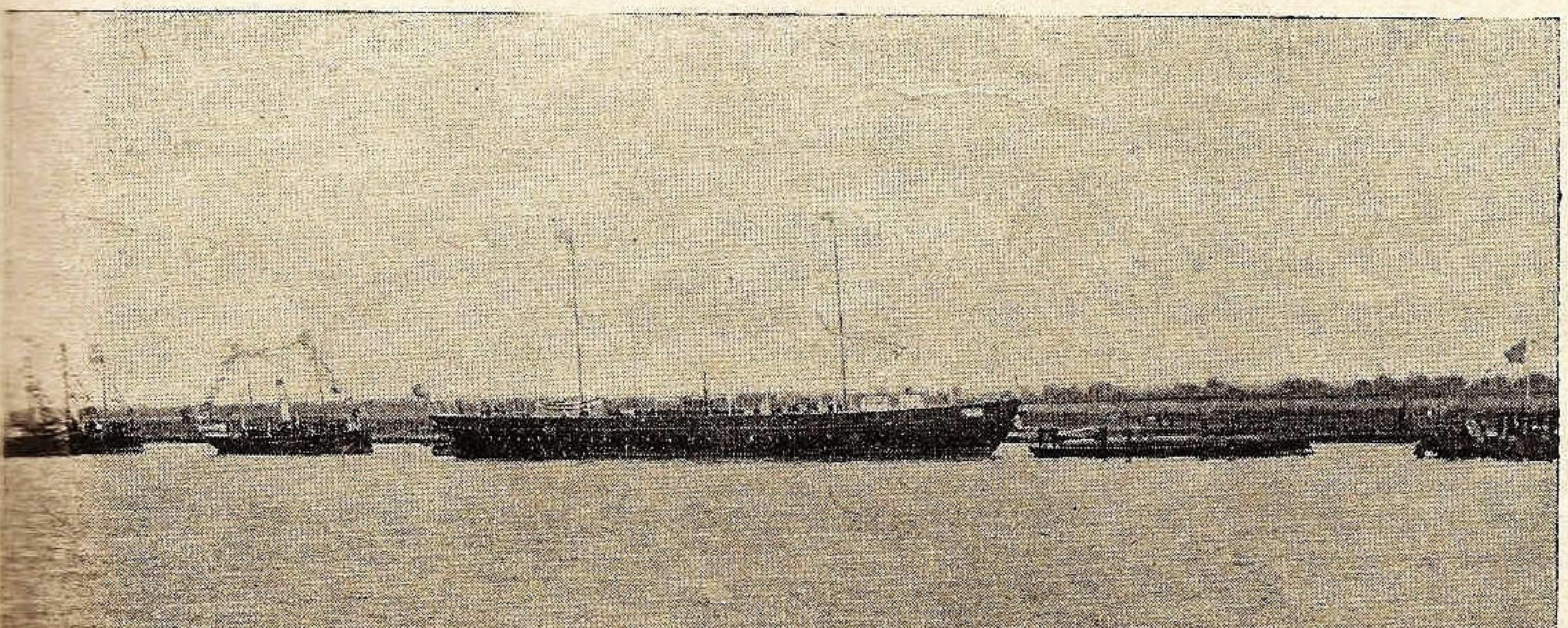
Noi ne-am retras spre ziuă, în ciuda celorlalţi doi camarazi, cari nu avură parte să atace: ar fi fost o încercare fără folos, pe când acum ne întorceam cu şalupele aproape intacte şi fără a fi pierdut un om măcar, după ce dasem la fund un monitor.

Drept răsplată Dubasoff şi Şeştakoff fură decoraţi cu ordinul Sf. Gheorghe, Murgescu cu Sf. Vladimir, Persin cu Sf. Stanislas şi Bal cu Sf. Ana.

După terminarea campaniei, Flotila se concentră în Calafat; cu această ocaziune se pierdură mai multe acte din arhiva corpului. După terminarea campaniei, unităţile administrative pe care necesităţile serviciului le impuseseră, fură desfiinţate şi corpul îşi reluă unica sa unitate, sub comanda *Lt.-Colonelului Murgescu* care înlocuise din nou, în 9 Ianuarie, pe Lt. Colonel Maican. In 1878 toate eforturile flotilei fură îndreptate, a scoate vaporul „Socrate" şi monitorul „Podgoriţa" cari nu avură rezultate satisfăcătoare.

Rusia predă după război toate bastimentele, plătind aceea ce se pierduse, prin forţa lucrurilor sau circumstanţe.

In Noembrie 1878, Flotila trecu armata română în Dobrogea. Grosul armatei trecu pe la Ghecet. Regele asistă la această trecere. Bastimentul „România" sub comanda Căpitanului Drăghicescu de-



„Ştefan cel Mare" şi Canoniera „Griviţa" barcă trupe la Tulcea, apoi la Sulina. Rezistența morală ce Rușii puneau în ocuparea Dobrogei de Români, fu cu abilitate înlăturată prin calmul, sângele rece și energia ofițerilor români ce compuneau Statul Major al trupelor debarcate. Dela trecerea trupelor române în Dobrogea, serviciul Flotilei fu mai mult afectat acestor trupe. In 1879 bastimentul „Ștefan cel Mare“ fu trimis la Pesta pentru a i se schimba căldarea și a i se face reparațiile stricăciunilor ce i se cauzaseră în campanie. *Căpitanul Urseanu* supraveghea „Fulgerul“ care se repara în atelierele Flotilei. In acelaș an, din banii dați de Ruși, 165.000 lei se afectară pentru facerea unui arsenal care să repare bastimentele române și să le scape de necesitatea de a se repara în atelierele Companiei Dunărene. In Septembrie 1879 Arsenalul fu separat de corp și Lt. Colonel Murgescu fu numit director, iar pe 1 Aprilie 1879, Flotila rămase sub comanda Lt. Colonelului Maican.

---

[1]) Una după alta.

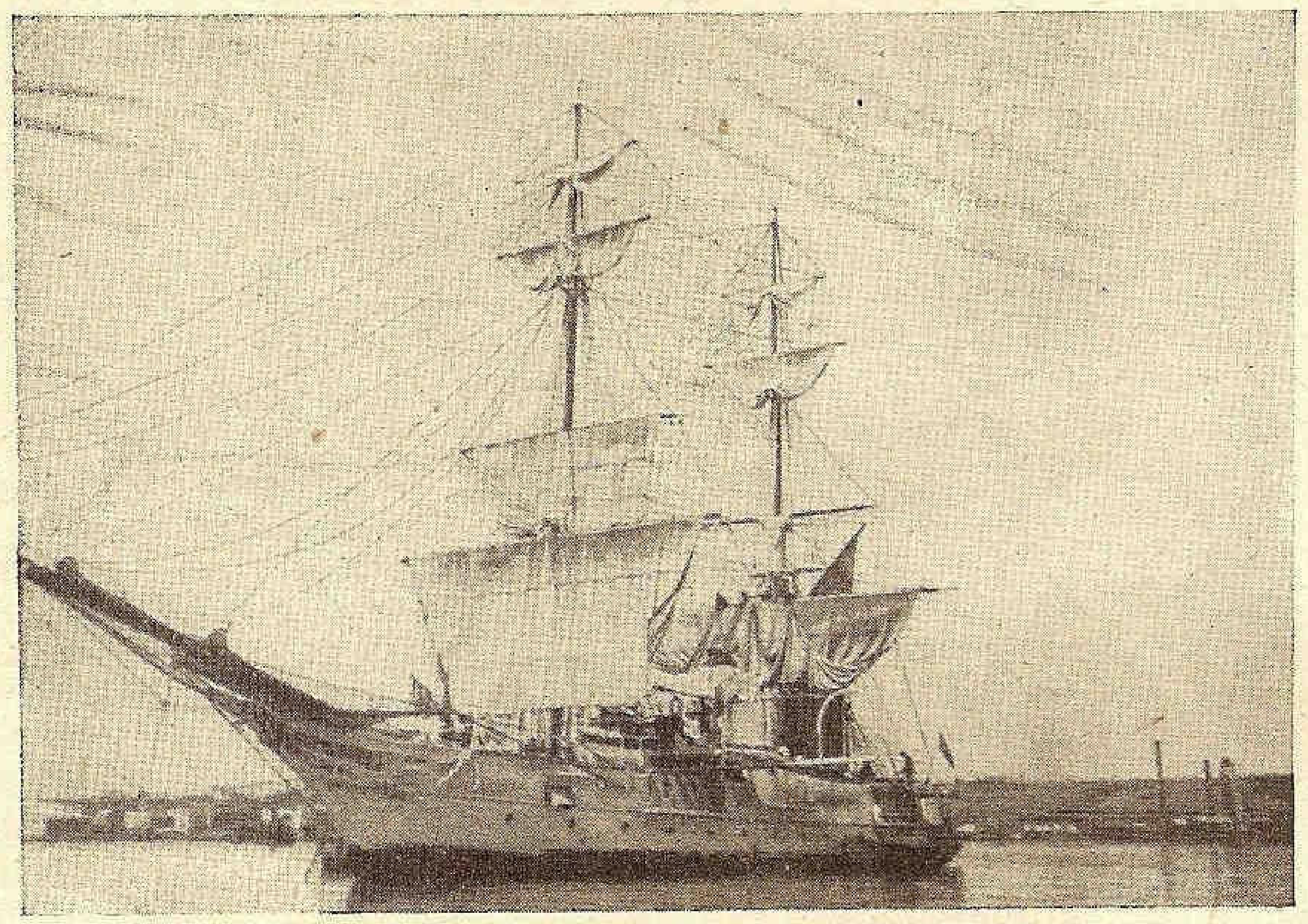
[2]) Cine e acolo?

[3]) De-ai voştri, – vorbă cu vorbă „omul vostru".

[4]) Nu sunt străin.

DUPA RAZBOI

In Octombrie 1879 Flotila primi însărcinarea să scoată vapoarele „Podgorița“ și „Socrate“. Din cauza timpului înaintat și a creșterii apelor, numai cel din urmă a fost pus în stare de a pluti. Puțin în urmă un antreprenor, d-nul Elisée scoase un șlep mare care se vându în folosul Corpului. In 1880 guvernul construi la Triest, în stabilimentul San-Roco canoniera „Grivița“ care fu adusă în țară, cu un echipaj român, sub comanda provizorie a Căpitanului Drăghicescu; sub supravegherea Lt. Col. Dumitrescu, Comandantul Flotilei, primul ministru, făcu pe bordul acestei canoniere un voiaj dela Constanța la Galați.



Bricul «Mircea» sosit la Galați în 1882

La 10 Octombrie M. S. Regele se îmbarcă la Giurgiu pentru Rusciuk. A doua zi canoniera fu vizitată de principele Alexandru de Batemberg. In lunile August și Septembrie „România“ cu șlepuri fu întrebuințată a căra sare pentru Dobrogea. In Octombrie, Flotila transportă dela Calafat la Giurgiu parcul de asediu primit dela Ruși. In Octombrie „Fulgerul“ fu pus la dispoziția inspectorului general Anghelescu. In iarna 1880 și 1881 „Fulgerul“ și „Grivița“ sub comanda Maiorului Drăghicescu iernară la Sulina, șalupa „Rândunica“ la Ostrov; vaporul „România“ fu predat Arsenalului pentru a i se scoate și pune o nouă căldare, și a i se face reparațiile de care ar mai avea necesitate.

El fuse scos pe cală, împreună cu șalupele „Gândacul“ și „G. G. Cantacuzino“.

In Martie 1881, „Ștefan cel Mare“ a transportat dela Giurgiu în Dobrogea 300.000 kg. sare, iar în April dela Cerna-Vodă la Galați monumentele istorice găsite în Dobrogea. „Grivița“ a făcut în Aprilie transport de munițiuni dela Giurgiu, pentru trupele din Dobrogea, și schimbarea garnizoanelor Sulina, Chilia și Tulcea. In Aprilie s'a pus sub ordinele și controlul comandantului Flotilei. Lt. Colonel Murgescu fu înaintat și detașat la Școala fiilor de militari din Iași, iar Maiorul Drăghicescu se numi director al arsenalului. In Mai acelaș an (1891) comisiunea fu trimisă în Englitera pentru a studia proectele pentru construcția unui aviz încrucișetor, a unui brik pentru „școala copiilor de marină“ și a unui tip de șalupe apropriat serviciului Dobrogei. In acest interval „Ștefan cel Mare“ a intrat din nou în arsenal pentru a i se completa reparațiunile. „România“ continua a fi în arsenal pentru a i se scoate căldarea veche și a se înlocui cu una din aceea a lui „Ștefan“.

„Ștefan cel Mare“ s'a terminat în Septembrie.

In 2 Octombrie a plecat în canalul Sf. Gheorghe pentru a executa tirul. Merse apoi la Sulina, complectă tirul în mare și apoi fu chemat noaptea foarte urgent, pentru a aduce un șlep cu cărămidă la Cerna-Vodă.

Numai prin o providență vasul nu s'a sfărâmat, căci ordinul era dat ca în canalul Sulinei, noaptea pe întuneric, trebuia a merge cu toată viteza, spre a putea ajunge la ora fixată prin depeșe. Cine nu vedea în această circumstanță cea mai culpabilă infamie, pentru a se putea debarasa de un vas care nu mai putea sub nici un cuvânt admite reparații, chiar cu criminalul preț al omorului sau dispariției echipajului întreg? La finele lui Septembrie „Fulgerul“, care dela Mai făcea serviciul de staționar la Sulina, s'a întors la Galați pentru a-și schimba tuburile căldării care se constatase că sunt găurite; s'a înlocuit la Sulina cu „Grivița“ care în timpul verii transportase sare în Dobrogea și regimentul V de Artilerie la Tulcea. In Octombrie șalupa G. G. Cantacuzino (Săgeata) fu schimbată la Tulcea cu „Gândacul“ care va fi trimisă la Ostrov, fiind de o construcție delicată—și ne având stabilitate—nu putea naviga cu siguranță pe valurile și violentele vânturi ale brațului Chilia. In Octombrie s'a început instalarea șalupei „Rândunica“ pentru torpile de scondru.

In Noembrie „Fulgerul“, după terminarea reparației, a făcut un voiaj la Sulina pentru transport de trupe și un voiaj în brațul Chiliei cu General Radovici pentru inspecția trupelor. Bastimentul „România“ a continuat a face transporturi de sare dela Giurgiu la Brăila, la Cerna-Vodă și Tulcea. „Grivița“ a făcut serviciul de staționar la Sulina. In 29 și 30 Noembrie corpul a avut inspecția generală trecută de Generalul Manu, când toate bastimentele au fost concentrate la Galați.

Pentru a se asigura de modul cum ofițerii conduc bastimentele, inspectorul general a prescris ca bastimentele „Ştefan cel Mare" şi „Griviţa" să meargă la Sulina. De aci „Griviţa" a mers la insula Şerpilor. După terminarea inspecţiei s'a numit comandant al bastimentului „Ştefan cel Mare" Maiorul Drăghicescu.

Maiorul Urseanu însoţit de Locot. Mardary au fost trimişi în Englitera pentru a supraveghia construcţiile ce se comandau pentru Flotilă.

La 12 Decembrie bastimentele s'au condus pentru iernat în Prut. „Griviţa" a rămas la Sulina, „Fulgerul" la Galaţi.

ŞCOALA COPIILOR DE MARINA

La 3 Octombrie 1881 se decretă organizarea Şcoalei copiilor de Marină. In 20 Ianuarie 1882 s'a început examinarea doritorilor de a intra în această şcoală. La 31 Ianuarie 1882, în prezenţa autorităţilor civile şi militare se deschide în Galaţi, în port, şcoala de marină cu 20 elevi. Cu această ocazie Generalul Pencovici a ţinut un însemnat cuvânt şi s'a subscris un proces=verbal de cei de faţă. In Mai elevii s'au îmbarcat pe „Fulgerul", care a plecat prin canalul Măcinului, spre Severin de unde s'au întors la finele lui Iulie. Bastimentele au ieşit din Prut la 15 Februarie. La 17 Februarie „România" a plecat la Brăila pentru a aduce sare la Tulcea, apoi a plecat la Giurgiu, pentru a aproviziona cu sare oraşele: Ostrov, Cerna=Vodă şi Tulcea. La 21 Februarie „Ştefan cel Mare" a ancorat pe malul drept în faţa pescăriei pentru a face tirul cu puştile.

In ziua de 22 Martie manevrând pentru a acosta la Bădălan, şi Locotenentul vasului ei care se afla în provă anunţând pe comandant că ancora e sus, pe când în realitate era pe fund, şi comandantul punând maşina în marş, s'a desfăşurat lanţul cu mânerul vinţului care a aruncat un om în apă—şi care s'a înecat, iar altul a fost rănit. Ancheta cerută nu a fost admisă şi cercetarea făcută de Colonel Maican n'a adus nici o răspundere Locotenentului Georgescu. Păcat că nu l'a decorat.

In 8 Aprilie acelaş an s'a început schimbarea garnizoanelor din Dobrogea de „Ştefan cel Mare" „România", „Griviţa" şi cinci şlepuri. Cavaleria unui regiment a fost trecută la Ostrov de „România" şi „G. G. Cantacuzino" cu ceamùri închiriate.

Acest transport s'a terminat la 3 Maiu, când reg. 6 a sosit din Cerna=Vodă la Galaţi. Expresiunile, cu această ocazie, la adresa comandantului lui „Ştefan cel Mare" din istoricul oficial, unde nu se vorbeşte decât de izbânzile înaltului amiral, nu cred a fi relevate, sfârşitul lui probând îndestulător că cea mai mare insultă ce ar fi putut atinge un ofiţer ar fi laudele sale. Şalupa „G. G. Cantacuzino" având necesităţi de reparaţie a fost înlocuită la Ostrov cu şalupa „Gândacul" iar la Tulcea fu trimisă şalupa „Rândunica".

In 29 Iunie „Ştefan cel Mare" conduse pe Primul Ministru la Sulina pentru tir (vezi nota de mai sus).

In 20 Iulie pe Primul Ministru *Brătianu* şi pe Ministrul de Războiu *Gheorghe Anghelescu* dela Cerna=Vodă la Giurgiu. După aceea „Ştefan cel Mare" a fost însărcinat a face sondajul Dunării dela Galaţi la Corabia. Această lucrare care dură aproape o lună fu singura pe care corpul o făcu în acest gen. La începutul lui Octombrie „Ştefan cel Mare" coborî dela Severin Dunărea cu o comisiune, sub preşedinţia inginerului *Hartley* compusă din inspectorul *Frunză*, ing. *Mirionescu*, etc., pentru vizitarea lucrărilor efectuate prin porturi şi propunerea de îmbunătăţiri. In Octombrie a adus un batalion din Galaţi la Călăraşi, care fusese concentrat pentru manevră, adus dela Călăraşi de „România". Cum se vede numai „Ştefan cel Mare" comandat de Maiorul Drăghicescu a lucrat tot anul. In Mai au plecat în Englitera, pe mare, 2 ofiţeri, un sub=mecanic şi 12 grade inferioare, din care 6 s'au întors apoi cu „Bricul Mircea" şi câte 2 pe fiecare şalupă, iar un ofiţer pe „Alexandru cel Bun". „România" a fost întrebuinţată mai ales la transportul de sare pentru Dobrogea.

„Griviţa" după ce a concurat la transportul trupelor îşi reluă însărcinarea de staţionar la Sulina, unde a stat până la 12 Maiu când a făcut un voiaj la Constanţa cu Ministrul de Externe Stătescu: la 1 Iulie a fost din nou trimeasă la Constanţa, spre a fi pusă la dispoziţia Primului Ministru, Brătianu.

S'a întors la Sulina la 24 Iulie. In Iulie s'a făcut de corp experienţa de torpile aşezându=se un baraj cu torpile electrice, cu voinţă, prin ajutorul şlepului No. 5 instalat pentru acest scop.

Şalupa „Rândunica" a început campania sa cu elevii şcoalei de marină prin canalul Măcinului până la Severin şi înapoi la Galaţi

SOSIREA BRICULUI „MIRCEA"

La 12 August a sosit la Galaţi bricul „Mircea" şi câteva zile în urmă şalupele: „Prahova", „Smârdan" şi „Opanez". S'a dezarmat „Fulgerul" cu al cărui echipaj s'a armat „Mircea". La 26 August „Mircea" şi „Griviţa" au mers pentru exerciţii în mare. „Rahova" a înlocuit la Ostrov pe „Cantacuzino" şi „Smârdan" a fost trimis la Tulcea. La 20 Septembrie „Mircea" şi „Griviţa" s'au întors la Galaţi. La 26 Septembrie M. S. Regele a trecut în revistă corpul şi bastimentele flotilei prezente în portul Galaţi. Cu această ocaziune s'au făcut experienţe de torpile de scondru, şalupa „Rândunica" distrugând o barcă. M. S. Regele a mers pe „Mircea" şi însoţit de „Griviţa", „România" şi „Rahova" a ordonat câteva manevre. Ca semn de mulţumire a acordat corpului 15 medalii *„Serv. Credincios"* pe care Colonelul Maican le-a distribuit gradelor inferioare şi amploiaţilor civili. In Octombrie „Griviţa" a primit ordine a se face sondaje pe Dunăre dela Corabia la Severin, altfel zis a continua lucrarea începută de „Ştefan cel Mare". La întoarcerea dela Severin, şalupa „G. G. Cantacuzino" ce era dată ca o necesitate pentru lucrare, fiind adusă la remorcă şi neavând nici o atenţiune asupra ei, s'a înecat, surprinsă de o violentă furtună.

PODUL „RE

DELA

O faţă a medaliei bătută la inaugurarea podului

Ideile emise în privinţa construirii unui pod peste Dunăre, care să lege liniile noastre ferate, cu Marea Neagră, datează înainte de înfiinţarea în ţara noastră a liniilor ferate.

Pe atunci, ca şi acum, calea cea mai lesnicioasă pentru transportarea mărfurilor, era numai Dunărea, care iarna, în timpul îngheţului, ca şi acum, făcea ca, pe fluviu, comunicaţia să fie întreruptă şi toate relaţiile străinătăţii cu ţara să rămână sistate şi înăbuşite în mersul şi desvoltarea lor, aproape 4 luni de zile, în care timp orice activitate la comerţul de import şi export era paralizată şi nu mai intra nici un ban în ţară.

Din cauza acestor dificultăţi, Domnitorul Ştirbey, prin opisul său din 22 Decembrie 1855, spune într'un pasagiu:

„Insuflat de o nemărginită dorinţă de a profita de ocazie spre a deschide noui isvoare de fericire acestei ţări, pe lângă altele, ni se pare de neapărată trebuinţă ca, după primele drumuri de fier construite în ţară, să întreprindă guvernul prin un inginer special, deprins şi cercat în aceste lucrări, studiul pregătitor al lucrării drumurilor dela Vârciorova prin Craiova şi Bucureşti la Dunăre la punctul ce se va găsi mai priincios, de unde drumul de fier să se prelungească până la un punct al Mării Negre”.

Aceasta a fost prima ideie de drum la mare, ideie de a se trece cu un drum de fier dincolo de Dunăre, şi care a dus la înfiinţarea măreţului nostru pod dela Cernavodă.

Adunarea obştescului Divan, a răspuns la dorinţa Domnitorului cu următoarele:

„Facă cerul ca această mare şi folositoare întreprindere să se
„realizeze prin înţeleapta priveghere şi cârmuire a Inălţimii Voastre,
„ca să vă adăogaţi şi cu aceasta un drept la dragostea şi recunoş-
„tinţa poporului român”.

In urma convenţiunii pe care Divanul o votează în anul 1856 cu firma Maximilian von Haber din Karlsruhe pentru construiri de linii ferate, Domnitorul Ştirbey a trimis Ministerului de Externe al Turciei o scrisoare, în care între altele îi spune:

„Excelenţa Voastră va lua în băgare de seamă că una din prin-
„cipalele condiţiuni alipite la această întreprindere este prelungirea
„liniei pentru a ajunge la un port al Mării Negre”.

„Privesc această clauză esenţială ca o garanţie a isbânzii intre-
„prinderii şi trebuind în consecinţă să uşureze cu mult jertfele is-
„vorite în cei d'intâi ani, din garantarea unui minim de dobânzi,
„în acelaş timp o nouă legătură, din cele mai strânse care va alipi
„Valahia de Imperiul Otoman. De aceia nu mă îndoesc că la tim-
„pul priincios, când mă voiu găsi în stare de a supune cunoştinţei
„Sublimei Porţi, convenţia care ar putea fi încheiată pe acest te-
„mei. Ea va binevoi, în solicitudinea sa luminată, să hărăzească
„Inaltul său sprijin Companiei care va stărui pe lângă dânsa pen-
„tru concesia liniei dela Dunăre la un port al Mării Negre”.

Realizarea acestei dorinţi a Ţării şi Domnitorului s'a întrerupt prin retragerea dela domnie a Domnului Ştirbey.

Prin anul 1860 se iveşte o nouă ideie şi anume aceia de a se lega ţara cu Marea Neagră prin Basarabia. Această ideie îşi găseşte ecou şi mai mulţi deputaţi fac la 22 Iunie 1862 o propunere şi anume:

„Guvernul va căuta să contracteze cu o companie care să pre-
„lungiască calea ferată dela Galaţi prin Bolgrad până la Marea
„Neagră, unde se va putea construi un port maritim, ca astfel pro-
„ductele României să poată fi transportate şi pe timpul iernii când
„Dunărea e îngheţată.

Marele nostru Mihail Kogălniceanu animat de cel mai cald patriotism în aceiaşi şedinţă a spus:

„Cheia mântuirii noastre este drumul acela dela Galaţi la Mare.
„Basarabia care ni s'a dat nu o putem pe deplin încorpora, Dom-
„nilor, până ce nu o vom lega cu interesele noastre; altfel o filă
„de hârtie ne-a dat-o, o alta poate să ne-o ia îndărăt. Să ducem
„drumul de fer acolo şi să nu ne temem de portul Odessa. Propun
„ca guvernul să facă toate studiile. Acolo e mântuirea noastră, să
„lăsăm toate fricele, toate temerile să îmbunătăţim ţara noastră
„să asigurăm viitorul României”.

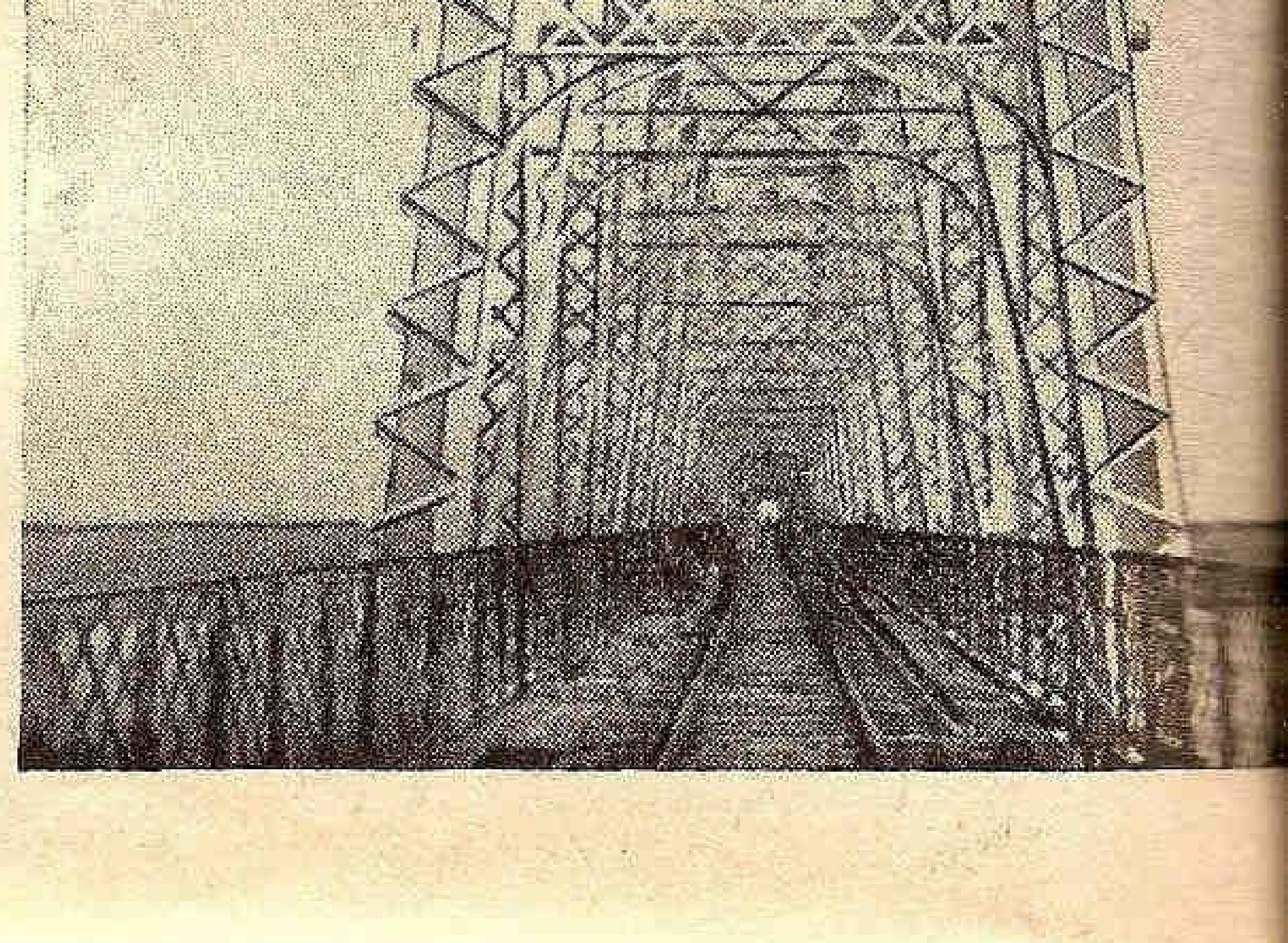
La anul 1873 Guvernul voeşte să arendeze prima linie ferată Bucureşti — Giurgiu — Constanţa, construită în anul 1869, firmei Varing şi Erlanger, care între altele, promitea să lege Giurgiu cu Rusciuc, printr'un pod care ar fi fost de cea mai mare importanţă pentru comerţul Ţării şi transitul Europei occidentale cu Orientul şi statul ar fi intrat în posesiunea acelui pod, după 45 ani.

Acest proect a rămas înmormântat în arhivele Camerei.

La 1873 Comandantul Lemoyne care făcea parte din Comisiunea de delimitare a Dobrogii, instituită în urma tratatului dela Berlin, compusă din delegaţii marilor puteri, cu ocazia trasării hotarului, la Silistra propune Comisiunii ca frontiera să înceapă dela Dunăre la 800 m. spre răsărit de bastionul N. E. al Silistrei, în scopul de a se lăsa României, posibilitatea de a-şi putea uni în mod lesnicios, Dobrogea de restul Ţării prin un pod de şoşea. Propunerea a fost votată cu 6 voturi contra 1, votul delegatului rus. Guvernul rus, neprimind propunerea majorităţii delegaţilor, puterile semnatare ale tratatului dela Berlin au numit o Comisiune tehnică europeană, care să examineze chestiunea podului peste Dunăre la faţa locului.

Această Comisiune, s'a întrunit la Silistra sub preşedinţia delegatului francez, Inginerul Inspector General Lalanne şi în urma discuţiunilor urmate timp de 3 săptămâni, s'au admis concluziunile majorităţii membrilor din Comisiunea de delimitare.

Prin anexarea Dobrogii, chestiunea legăturii acestei provincii cu restul Ţării, a devenit tot mai accentuată şi construirea podului peste Dunăre, a început a preocupa tot mai mult pe oamenii



Impresionantă perspectivă printre barele uriaşe ale podului

ELE CAROL I“

VODA

noştri de stat, cu dor de ţară, cari vedeau toate inconvenientele ce rezultau din punct de vedere economic, administrativ şi militar, din lipsa acestei imperioase legături cu Marea pela Constanţa, unde trebuia să se construiască un port maritim după cum propunea marele nostru geolog Gr. Cobălcescu, care spunea:

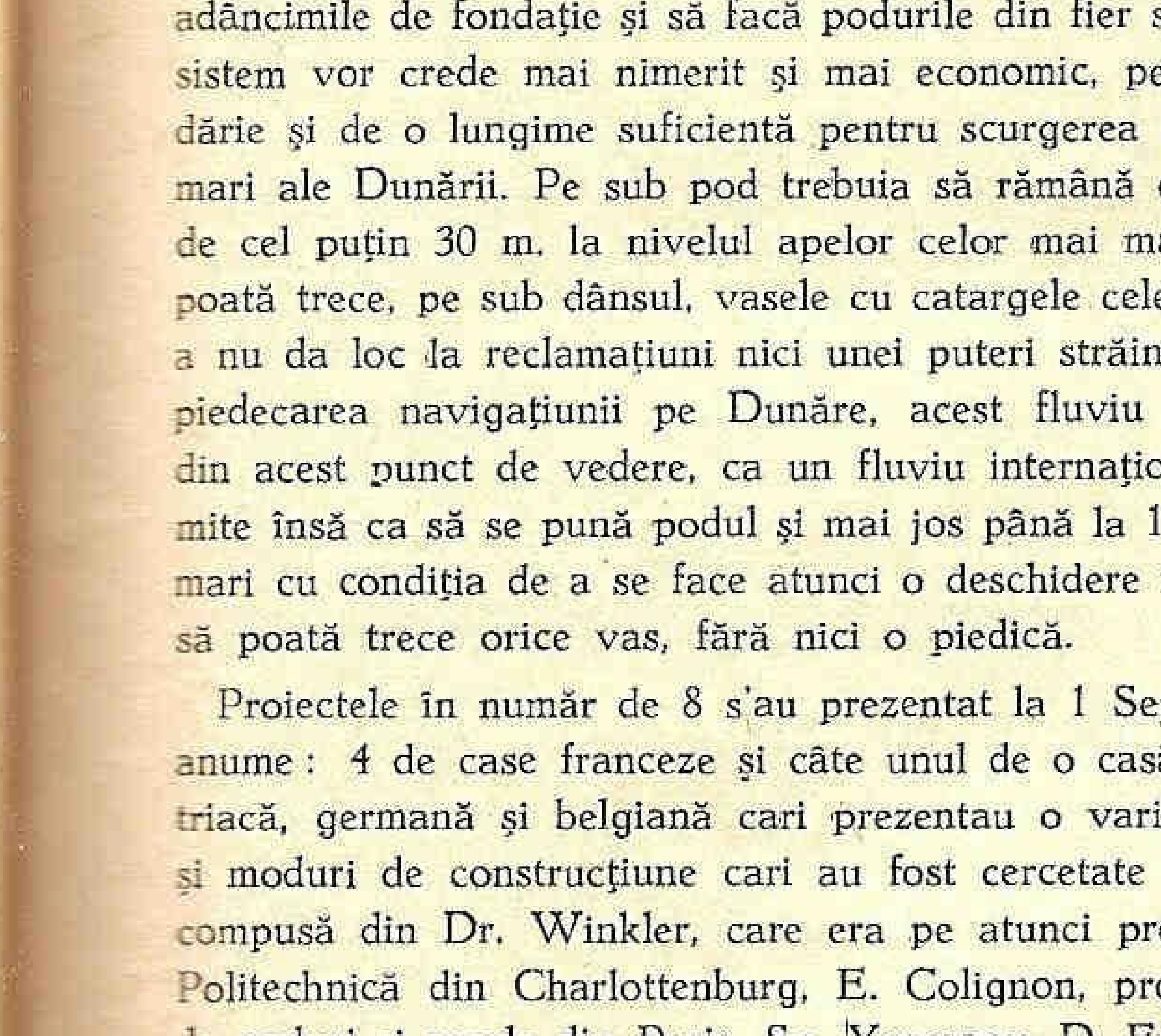
„Singura localitate ce ni se pare a prezenta un viitor pentru „comerţul nostru maritim este sânul dela Kiustenge. Construirea „unui port in acel loc ar deveni pentru comerţul nostru o adevă„rată deschidere a tracheei sale respiratoare".

Constanţa de azi, cu utilajele de care dispune ne dovedeşte suficient cele ce a prevăzut marele Cobălcescu.

Punerea în executare a legăturii căilor ferate de dincoace şi dincolo de Dunăre printr'un pod a început pela anul 1880, alegându-se ca punct de trecere Cernavoda, din cauza poziţiunii singurului port la mare ce avem, după reanexarea Dobrogii şi anume portul Constanţa.

După ce Ing. Hartley, care efectuase lucrările de adâncire a braţului Sulina, pentru uşurarea navigaţiunii pe Dunăre până la Galaţi şi Brăila, a făcut planul hidrografic al Dunării la Cernavodă, s'a publicat un concurs în anul 1882, în care concurenţii erau liberi să-şi aleagă traseul liniei, să-şi fixeze punctele în care se va trece Dunărea şi Borcea, să-şi facă sondaje din care să se deducă adâncimile de fondaţie şi să facă podurile din fier sau oţel, de orice sistem vor crede mai nimerit şi mai economic, pe picioare de zidărie şi de o lungime suficientă pentru scurgerea apelor celor mai mari ale Dunării. Pe sub pod trebuia să rămână o înălţime liberă de cel puţin 30 m. la nivelul apelor celor mai mari pentru ca să poată trece, pe sub dânsul, vasele cu catargele cele mai înalte spre a nu da loc la reclamaţiuni nici unei puteri străine, relativ la împiedecarea navigaţiunii pe Dunăre, acest fluviu fiind considerat din acest punct de vedere, ca un fluviu internaţional. Se mai admite însă ca să se pună podul şi mai jos până la 11 m. peste apele mari cu condiţia de a se face atunci o deschidere mobilă prin care să poată trece orice vas, fără nici o piedică.

Proiectele în număr de 8 s'au prezentat la 1 Septembrie 1883 şi anume: 4 de case franceze şi câte unul de o casă elveţiană, austriacă, germană şi belgiană cari prezentau o varietate de sisteme şi moduri de construcţiune cari au fost cercetate de o Comisiune compusă din Dr. Winkler, care era pe atunci profesor la Şcoala Politechnică din Charlottenburg, E. Colignon, profesor la Şcoala de poduri şi şosele din Paris, Sp. Yorceanu, D. Frunză şi C. Olănescu. Secretarul Comisiunii a fost A. Saligny. Acest concurs nefiind satisfăcătoare, se institue la 1886 un al doilea concurs, la care s'au prezentat 5 case cari însă, din cauză că unele nu au dat proecte complect studiate, iar altele s'au abătut dela programul impus, Ministerul de Lucrări Publice nu a admis pe nici unul din ele pentru a fi executat.



Dantela de oţel a podului «Regele Carol I»

CAROL I REGE AL ROMÂNIEI

Altă faţă a medaliei comemorative

In modul acesta am trecut peste 5 ani fără un rezultat definitiv; totuşi din diversitatea proiectelor primite şi a discuţiilor urmate, s'a trasat bine linia ce trebuia urmată în vederea executării lucrărilor definitive şi astfel în Decembrie 1887 Ministerul însărcinează pe defunctul Inginer A. Saligny cu elaborarea proectelor pentru linia Feteşti — Cernavodă şi a tuturor marilor lucrări de pe dânsa. D-sa şi-a ales pentru podurile peste Dunăre şi Borcea, sisteme şi dispoziţiuni cu totul altele, de cât cele ce fuseseră proiectate la concursurile din anii 1883 şi 1886, propunându-şi pentru supra structură în loc de fer, oţelul, care a fost apoi în mod definitiv consacrat prin superioritatea sa, pentru podurile metalice.

După elaborarea proectului de către defunctul A. Saligny, acesta a fost trimis profesorilor E. Winkler şi A. Kron cari, înapoindu-l după cercetarea lui, au răspuns autorului că a dat chestiunii legării căilor ferate române cu Marea Neagră, adevărata soluţiune.

În urma acestora, proectul a fost aprobat de Minister şi la 3 Ianuarie 1890 s'a ţinut licitaţia pentru darea în întreprindere a construcţiei podului, adjudecându-se podul dela Cernavodă casei Fives-Lille, podul de pe Borcea firmei Schneider & Co. din Franţa şi viaductele soc. Cockeril din Belgia, toate lucrând sub controlul inginerilor români, conduşi de defunctul A. Saligny.

La 9 Octombrie 1890, s'a pus piatra fundamentală de către Regele Carol I şi lucrările au durat timp de 5 ani, executându-se în condiţiuni admirabile, din toate punctele de vedere. Ele au costat în total 35.000.000 lei, circa 1.400.000.000 lei la cursul de azi, şi fapt important: nu s'a ivit nici cel mai mic proces între administraţie şi furnizori sau antreprenori.

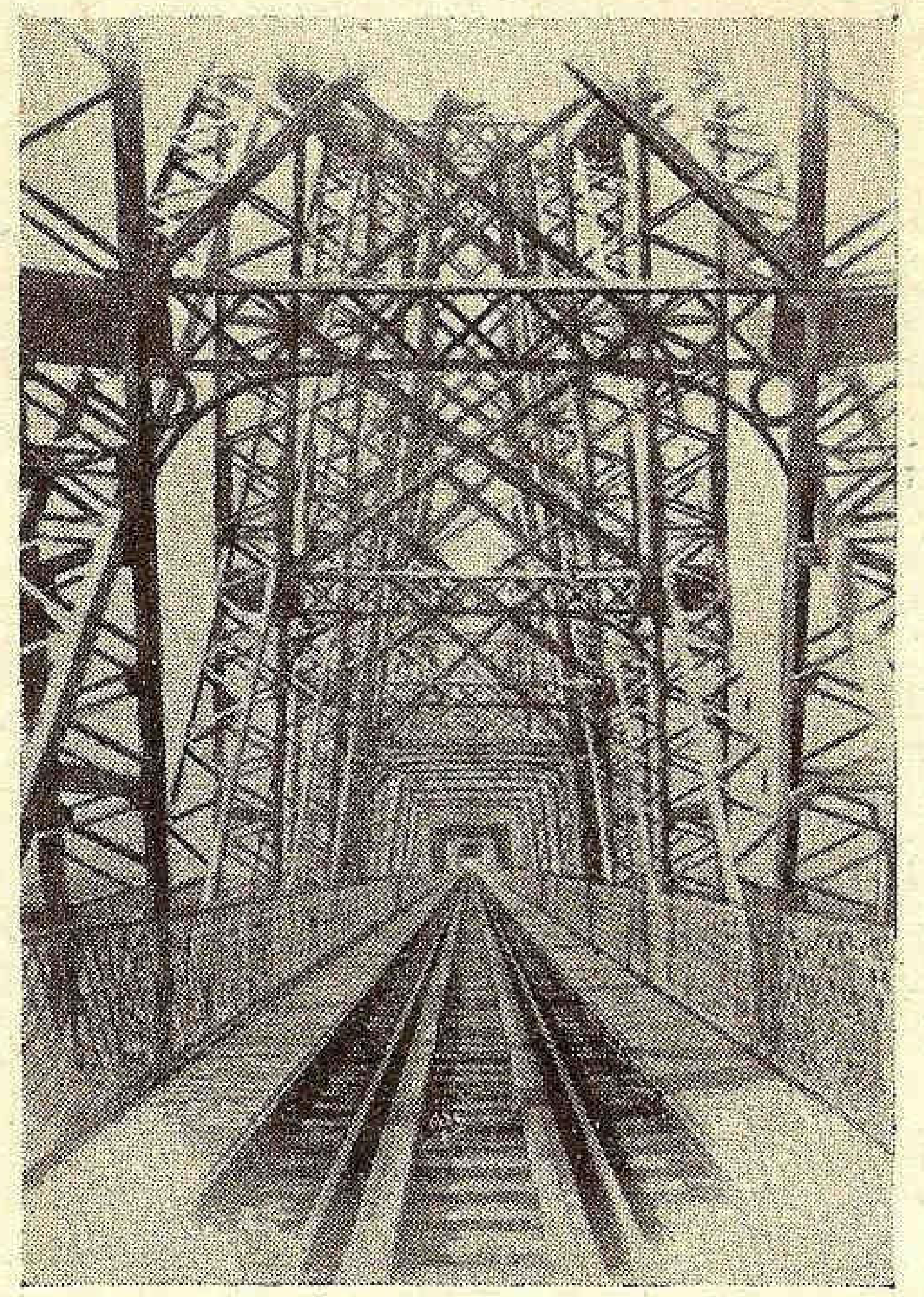
Lucrările podului peste Dunăre la Cernavodă au necesitat 43.000 m^3. săpături în aer comprimat, 1139 tone oţel de chesoane, 37340 m. ^{3} zidărie, 5066 tone oţel dulce şi 148 tone oţel dur şi au costat 10.000.000 lei.

Pentru podul peste Borcea şi viaducte s'au executat 19.000 m^3 săpătură în aer comprimat, 610 tone oţel de chesoane, 62860 m^3 zidărie, 100 kl. lungime piloţi, 95553 tone oţel dulce, 310 oţel dur. S'au executat apoi 3.000.000 m^3 terasamente, 200.000 m^2 pereuri, clădiri, etc. Toate acestea au costat 25.000.000 lei.

Construcţia podului care are în total o lungime de 4088 m., cel mai mare din Europa, s'a terminat în toamna anului 1895, iar la 14 Septembrie în acelaş an s'a făcut inaugurarea în prezenţa Regelui Carol I care a bătut, la pod, ultimul nit de argint.

Consacrarea oficială a reuşitei lucrărilor a făcut-o un tren compus din 15 locomotive, împodobite cu steaguri şi verdeaţă cari fluerând puternic, sub un nor de fum şi aburi, au trecut pe pod cu viteza de 70 km. pe oră în bubuitul tunurilor şi a şueratului vapoarelor şi a strigătelor de entuziasm ale mulţimii imense, venită din toate colțurile țării spre a asista la această măreață operă, care ne-a dat liber drumul către Marea Neagră în permanență.

A urmat un banchet de 400 de persoane la care au participat: Regele, membrii guvernului, demnitarii și învățații, iar miile de țărani au fript miei și au băut vin pe malurile Dobrogii într'o veselie de nedescris. Cu această ocazie s'a bătut și o medalie comemorativă.



Vedere din interiorul podului

Acest pod a căpătat numele viteazului Domnitor, pe care El l-a denumit *cheia de aur a unui viitor strălucit,* denumire care nu s'a desmințit.

Și acum pentru a se vedea măreția acestei opere, încheiem acest articol cu cele ce urmează:

Oricine vede podul peste Dunăre, nu poate să nu se entuziasmeze, nu poate să nu-l admire. Călătorul care merge cu vaporul pe Dunăre și se apropie de Cernavodă, vede la un moment dat, în zare, proectată pe bolta cerului, o dantelă fină, care-i pironește privirile; ceva neobișnuit, ceva sublim i se prezintă înaintea ochilor. Apropiindu-se aude o huruitură sau câteva șuerături, ori vede un fum și atunci își dă seama că pe acea dantelă se mișcă ceva: într'o parte a ei, e un tren care trece pe d'asupra valurilor Dunării; dantela care-l ține, este un pod.

Intr'o excursiune pe Dunăre, un membru al Congresului de petrol se uita necontenit la pod și-l admira, când a văzut acest spectacol unic, fără a manifesta entusiast, cum făceau ceilalți membri ai congresului, pentru defunctul A. Saligny, care-i conducea. Intrebat de ce nu manifestează, acesta răspunse: *„Nu știu cum m'aș putea manifesta, căci cu manifestațiuni de ale D-voastră, D-l A. Saligny trebuie să fie de mult obișnuit".*

Când inginerii și arhitecții bulgari au vizitat podul sub conducerea d-lui A. Sarafof, un inginer a cerut lui A. Saligny, ce era cu ei, oarecari detalii: președintele lor, îl întrerupe și îi spune: *„Taci și admiră".*

Țarul Ferdinand al Bulgariei, după vizita Regelui Carol la Plevna, găsind pe vaporul „Orient", devenit ulterior Yachtul Regal „Stefan cel Mare", care acum s'a transformat în vas de pasageri în șantierele dela Turnu-Severin, pe A. Saligny, s'a apropiat de dânsul și-i spuse: *„Să știi că ai în Bulgaria un bun amic și un mare admirator: acela sunt eu".*

Regele Carol I fiind într'o dimineață la Cernavodă și privind podul peste Dunăre, arătă pe A. Saligny familiei regale și celor de față zicându-le: *„Iată o glorie a României".*

Azi, A. Saligny a trecut în lumea drepților; opera sa însă care ne-a deschis drum larg spre Marea Neagră, va rămâne încă multă vreme în admirația tuturor străinilor, ce ne vizitează țara și ne va reaminti în veci, de marele ei autor, mai ales, că tot prin dânsul, am ajuns să vedem strălucind farul dela Constanța cu medalionul gloriosului nostru Regele Carol I privind spre imensitatea mărilor; prin aceasta s'a atins și ținta podului peste Dunăre: *construcția portului Constanța.*

Podul Regele Carol I, rămâne farul strălucitor al României în marea technică modernă.

NIC. C. B. PUIANU-BRĂILA

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI
BRAILA — GALAȚI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

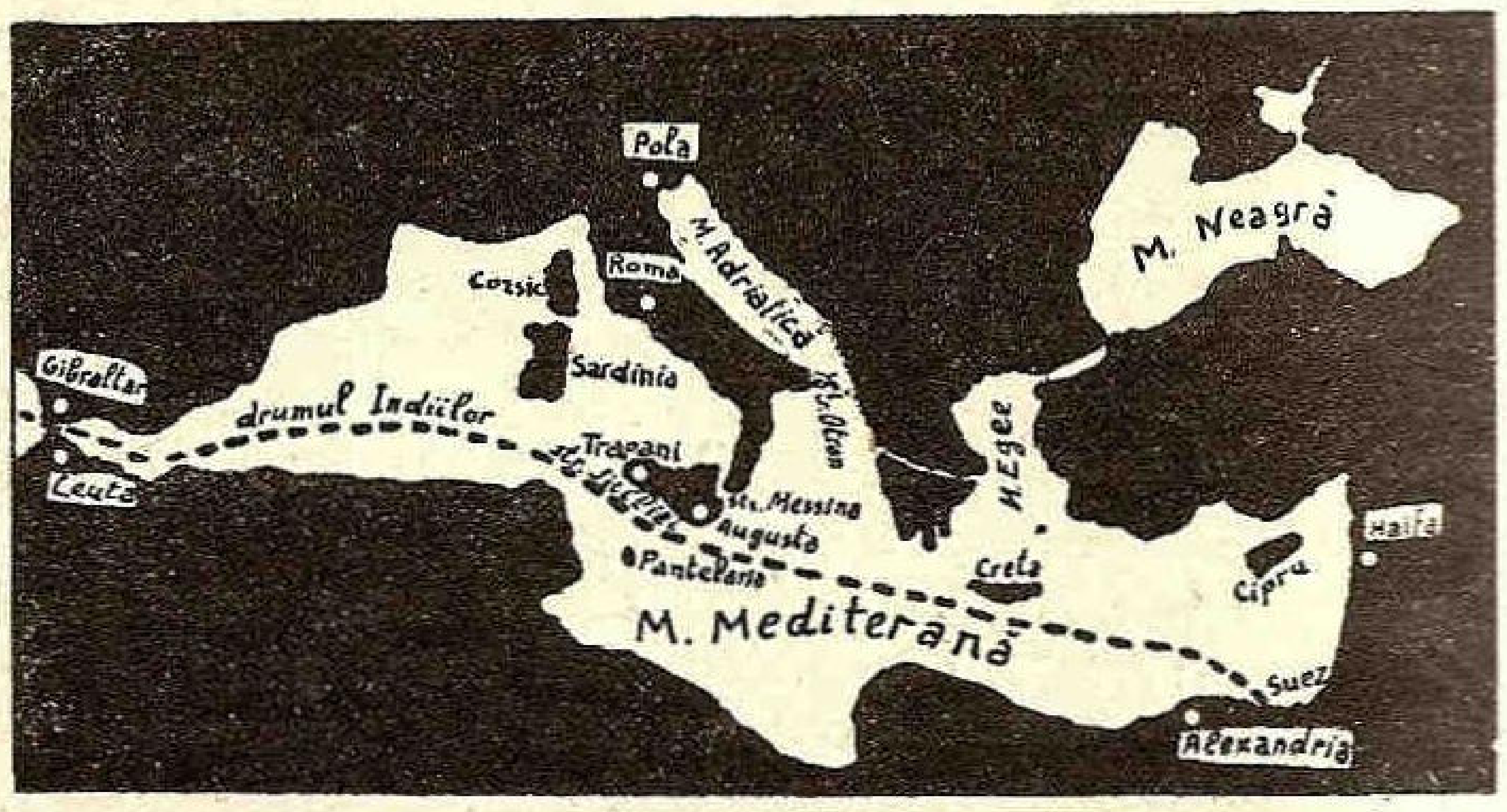
— VALABIL DE LA 15 MAI 1937 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAȚI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl.	24.00	„
„	1.00 pl.	TULCEA	pl.	21.30	„
„	4.00 pl.	ISMAIL	pl.	18.30	„
„	7.00 pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	14.—	„
„	8.30 sos.	VALCOV	pl.	11.—	„

Vapoarele de pasageri ale Societății, au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din București la ora 13.30 și sosește la Galați la ora 19.13 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galați la ora 6.10 și sosește în Bucureşti la ora 10 precum și cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galați la ora 6.46 și sosește în București la ora 13.25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

Răsboiul naval dintre Anglia și Italia



Drumul Indiilor prin Mediterana

Este posibil un război naval între Anglia și Italia? Intrebarea aceasta a început să pasioneze pe marii strategi din apus, mai ales după isbucnirea războiului italo-abisinian și a celui spaniol, conflicte care au produs o mare încordare între guvernele din Londra și Roma. In coloanele unui ziar de dimineață am încercat să analizez posibilitățile unui conflict naval între cele două mari imperii. De data asta voi face un studiu mai complet al acestei probleme de mare importanță pentru pacea Europei.

Să ne punem deci întrebarea: este posibil un războiu naval între Anglia și Italia? sau încă: flota britanică poate să domine flota italiană?

DOCTRINA STRATEGICĂ A IMPERIULUUI BRITANIC.

In afară de raționamente pur militare, desvoltarea acestei ipoteze este interesantă și prin aceia că, aducându-ne îndărăt la recentul conflict dintre Italia și Anglia (în timpul războiului abisinian), care a dus la concentrarea forțelor navale engleze în marea Mediterană, ne dă un criteriu de judecată a polemicei violente care s'a produs atunci în Anglia și în celelalte state, după celebra hotărîre a d-lui Samuel Hoare de a se lichida cât mai repede și cu orice preț acest conflict.

Pentru a răspunde la ultima întrebare trebue mai întâi să vedem clar situația militaro-navală, politică și strategică a arenei care ne interesează.

Rolul pe care îl joacă marea Mediterană în viața Marei Britanii este cunoscut de toți. Să amintim doar că în fiecare săptămână trec prin această mare în Anglia și coloniile ei 6 milioane tone de alimente și 20 milioane de tone materii prime. Nu mai vorbim de zecile de tancruri care transportă petrolul din Irak și India. In fine să mai amintim că aici se află una din cele mai strategice poziții ale Angliei, Egiptul, care îi asigură stăpânirea căilor de comunicație cu adevărat mondiale (vezi controlul canalului de Suez). De aici se resfiră ca un adevărat evantaliu căile politico-strategice ale Marii Britanii spre Indii, Africa de Sud, Asia Centrală, Australia, Canada de Est și Noua Zeelandă, Așezată la răspântia a două părți din lume, această poziție servește în acelaș timp și ca sfârșitul așa numitului „coridor roșu", un grandios drum de cale ferată, pe care îl realizează aurul englez prin întregul continent african, dela Capul Bunei Speranțe până la Cairo. Tot aici se încrucișează marile căi aeriene care leagă Europa de Asia, Africa și Australia. In fine aici se mai află o altă poziție engleză tot atât de strategică: Palestina. Această țară, împreună cu Transiordania și Hedjas-ul apără canalul de Suez și împiedică penetrația în Egipt a influențelor politice neprielnice Angliei. De aici curge în vinele engleze sângele (petrol) și, în mușchi, puterea (zinc, aramă, plumb, etc.).

Prin aceste realități ne putem explica fermitatea cu care cele două conferințe ale Imperiului întrunite la Londra (1922 și 1936) au formulat bazele strategiei navale a Imperiului.

MALTA ȘI GIBRALTARUL IN RĂZBOIUL MODERN.

Se înțelege acum dece la cele mai mici complicații politice primul lucru pe care îl face amiralitatea engleză este o întărire imediată a garnizoanelor din Gibraltar, Malta și Egipt, precum și aducerea în Mediterană a unor escadre puternice.

Și acum se pune o întrebare de o importanță strategică capitală: mai au aceste citadele ale stăpânirii britanice în Marea Mediterană importanța pe care au avut-o în timpurile trecute? Răspunsul nu este deloc liniștitor. In ceeace privește Malta, el a fost dat încă în timpul războiului abisinian. Atunci încordarea italo-engleză a dus la evacuarea rapidă a Maltei și mutarea escadrei engleze la Alexandria. Cauza acestei acțiuni a fost perfecționarea extraordinară a armei aeriene și submarine, perfecționare care a transformat această cetățuie într'o adevărată cursă ale cărei ieșiri s'au găsit sub controlul unităților submarine, iar însăși baza amenințată de cele 24 aerodroame de pe peninsula Appenină, Sicilia, Sardinia și alte insule. A rămas Gibraltarul. Dar o analiză mai profundă ne arată că și această cetățuie poate deveni o cursă mortală. Intr'adevăr, ce este Gibraltarul? O mare stâncă pleșuvă în formă de căpățână de zahăr și plină de depozite, ateliere, subterane pentru muniții și docuri. Alături, un port deschis, relativ mic și apărat de valuri prin diguri puternice. O minunată țintă nemișcătoare. Un proectil, unde cade, nimerește în plin. Tirul asupra Gibraltarului, efectuat din coasta spaniolă sau din Marocul spaniol, va da un procent de lovituri eficace cu adevărat minunat, mai ales că acest tir va fi efectuat cu ajutorul gurilor de foc moderne instalate pe platforme mobile, deci greu de atins pentru bateriile engleze, Mai trebue să luăm în considerație că aceste guri de foc nu numai că se vor deplasa mereu pe șine special construite pentru asta, dar vor fi camuflate și se vor ascunde în tuneluri de beton răspândite pe întreaga coastă și camuflate la rândul lor. După datele presei navale străine, organizarea focului de artilerie asupra Gibraltarului este una din problemele de bază din politica navală a axei Roma-Berlin și pe care specialiștii militari germani o rezolvă actualmente. In aceste condițiuni, tirul asupra Gibraltarului poate da rezultate rapide și cu efecte imediate. In fine trebue să mai ținem seama și de neîntreruptele atacuri aeriene nocturne ale aviației italiene care se va masca cu reflectoare-parașute ce orbesc prin strălucirea lor pe cel atacat. Din toate acestea ne putem da seama că în zilele noastre, Gibraltarul nu mai poate fi considerat o bază sigură pentru vasele Majestății Sale Britanice. Specialiștii străini au prevăzut, încă din timpul războiului mondial, soarta acestei chei a mării Mediterane, care se află în buzunarul vestei engleze. Totuși Anglia mult timp n'a vrut să înțeleagă acest lucru și abia în ultimul timp și-a dat seamă că în condițiunile războiului modern poate avea siguranță în „cheia" ei numai dacă posedă și malul opus al „porților lui Hercule", Ceuta.

Și astfel acum vre-o zece ani au început tratative secrete între guvernele din Madrid și Londra pentru cedarea Ceutei, Angliei. Aceste tratative care au durat până la anul 1936, au stârnit o campanie extraordinară de protest în sânul presei spaniole. Rezultatul a fost eșuarea tratativelor. Acum Ceuta a intrat sub controlul altor puteri care doresc să dea Gibraltarului o lovitură de moarte.

In orice caz șubrezenia arătată mai sus a celor două baze vitale engleze din marea Mediterană pune pe un plan cu totul diferit problema păstrării supremației în această mare. Cum va fi rezolvată această problemă ne-o va arăta numai viitorul; până atunci însă Anglia a trebuit să-și mute bazele ei la Cipru, Haifa și Egipt, locuri mai depărtate de aerodroamele europene. Sute de milioane au fost aruncate aici. Și acum se pune întrebarea: în această situație strategică va putea flota engleză să rămână stăpână pe situație?

RAPORTUL FORȚELOR

Să presupunem că Londra trimite Romei un ultimatum și pentru a-l întări concentrează flota în marea Mediterană. Care sunt forțele: Anglia are: 15 cuirasate, 15 crucișetoare tip A, 40 crucișetoare tip B, 154 torpiloare, 52 submarine și 241 avioane marine. Italia are: 4 cuirasate, 10 crucișetoare tip A, 17 crucișetoare tip B; 110 torpiloare 74 submarine și 412 avioane marine. Dacă luăm în considerație faptul că Anglia nu va putea aduce în Mediterană toate unitățile sale (ar însemna să descopere Metropola și să lase în voia soartei celelalte mări) iar Italia își va concentra aici întreaga flotă, atunci reese că diferența între forțele torpiloare și crucișetoare nu va fi mare. Desigur diferența în cuirasate va fi enormă. In schimb, Italia va avea întâietate în submarine și avioane. Apoi trebue să mai ținem seama și de armata aerului, care, actualmente, la italieni, e cu mult mai bună decât la englezi. Am văzut deci raportul forțelor. Care este raportul strategic?

RAPORTUL STRATEGIC

Situația geografică a Italiei îi acordă un avantaj enorm în această privință. Posesiunea barierei siciliane permite Romei un control efectiv al mării Mediterane. Prevăzând acest lucru, Italia a întărit puternic această barieră. Cetăților marinei din Augusta și Transpani li s'a adăogat fortăreața Pantellaria. Pe insula cu acelaș nume au fost stabilite puternice baterii de coastă așezate în forturi de beton.

Mai înainte, în strâmtoarea Siciliei domnea absolut Malta. Acum însă această domnie s'a sfârșit. Strâmtoarea poate fi foarte ușor minată. Totul în ansamblu poate constitui o barieră serioasă pentru marele drum Gibraltar-Suez. Nu mai vorbim de fortăreața strâmtorii Messina. Prin configurația malurilor și prin fortificarea lor, această trecătoare nu poate fi forțată de nici o putere din lume.

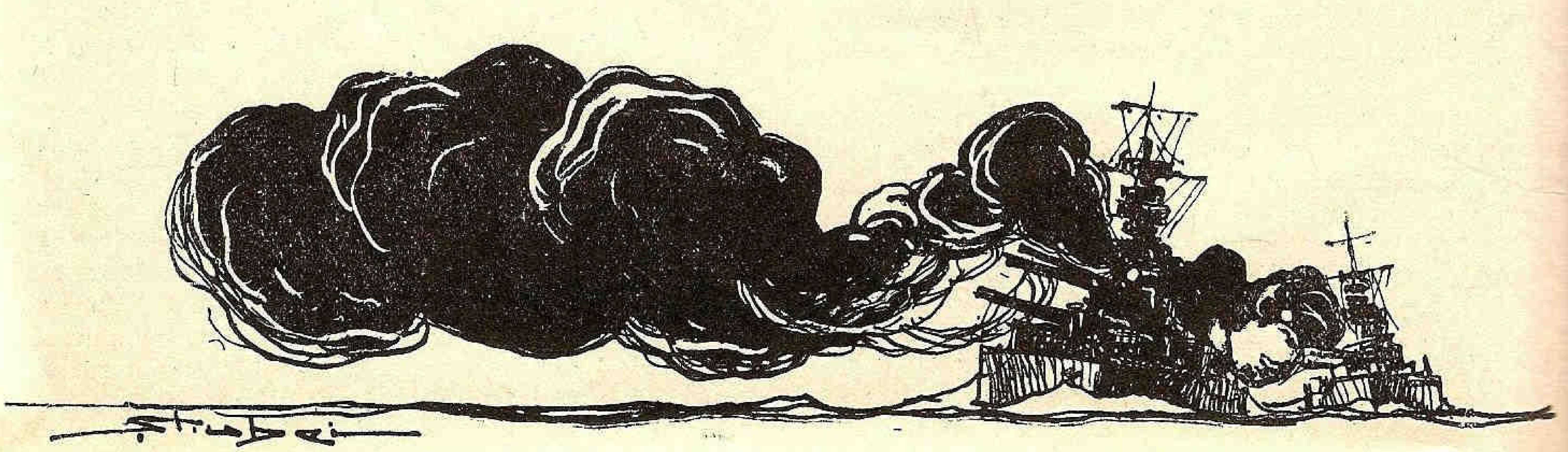
ITALIA CONTROLEAZĂ DRUMUL INDIILOR

In afară de această poziție centrală, Italia posedă o serie întreagă de centre întărite cu baze aeriene sau submarine ca Sardinia, care acoperă peninsula din spre Apus, sau insulele Leros, Kalemnos, Rhodos și Karpathos care amenință comunicațiile engleze Cipru-Haifa-Port Said- Alexandria. In ceiace privește însăși peninsula Apenină scăldată de mările Ionică și Adriatică se vede că partea de răsărit a ei este destul de asigurată împotriva acțiunii unei flote inamice, de oare ce intrarea în Adriatica se face prin strâmtoarea Otranto, relativ îngustă și ale cărei maluri sunt în mâinile italienilor. Ca și strâmtoarea Siciliei, aceasta poate fi închisă cu ajutorul minelor magnetice și cu baraje împotriva submarinelor. Puternice baterii de coastă, așezate pe ambele maluri ale strâmtorii, completează apărarea ei cu o intensă perdea de foc. In modul acest Adriatica se transformă într'o mare internă a Italiei și care va fi mai greu de forțat decât celebrele Dardanele. Aici, în fosta bază a flotei austro-ungare, Pola, se va stabili flota de linie a Italiei. In schimb, forțele rapide, formate din crucișetoare, submarine și avioane, se vor așeza în marea Ionică și în cea Tireniană. In fine, unitățile destinate atacurilor fulgerătoare se vor stabili în strâmtoarea Messina.

In modul acesta marele drum englez Gibraltar-Suez va fi sub continua amenințare a flotei italiene. Din această cauză forțele britanice din bazinul de est al mării Mediterane vor fi alimentate din răsărit, adică prin marea Roșie — canalul de Suez. Dar și aici Italia va putea să încurce socotelile amiralității engleze. Câteva submarine aruncate în oceanul Indian și cu baza posibilă în colonia portugheză Mozambique, vor stânjeni transporturile engleze din această regiune.

Am văzut situația strategică. Acum nu ne rămâne decât să schițăm câteva lupte posibile. Dar despre asta într'un articol viitor.

STRATEG



Secretul desvoltării Marinei Comerciale japoneze

Flota de comerț japoneză a ajuns, prin multă perseverență, să fie găsită aproape pe toate liniile de navigație de pe întreg globul. Incet, încet datorită anumitor calități cari se vor vedea din cuprinsul acestor rânduri, navele japoneze înlocuesc navele altor state maritime, cari nu pot rezista în fața acestei concurențe galbene.

Pe la începutul secolului XVII, Japonezii aveau nave cari făceau transporturi comerciale până în India.

Frica de ideile noui pe cari le răspândeau atunci misionarii creștini a fost motivul care a provocat în Japonia o retragere pe poziție. Nici un străin nu avea voe să vie în Japonia, și din 1636 a fost interzisă construirea navelor mari, tocmai pentru ca nici Japonezii să nu se avânte prea departe.

In 1853, Statele Unite și alte puteri europene au intervenit prin comodorul *Perry* pentru o schimbare a situației maritime.

De atunci, toate au început să meargă bine.

Către 1870 armatorii japonezi încep să cumpere vapoare, iar la 1900 tonajul global atinsese $^1/_2$ milion tone. Din 1892 au luat ființă liniile regulate de mărfuri și pasageri pentru India. De atunci, desvoltarea a mers într'un ritm accelerat, *liniile* japoneze începând să se întindă peste tot globul. In această perioadă de desvoltare, navele japoneze nu prea aveau cadre (ofițeri și mecanici) pentru că, chiar așa repede, nu se pot forma cadrele dintre conaționali. Iată cum povestește un călător situația din acea vreme (anul 1903).

„Acum vre-o 30 ani, mă îmbarcam la Yokohama pe Awa Maru *pentru o călătorie în jurul pământului.*

„Comandantul acestui vapor de pasageri era german, șeful mecanic era scoțian, iar al doilea mecanic era danez. Astfel Statul-Major de pe Awa-Maru fusese recrutat de peste tot și mai ales de țările în care, pe timpul acela, ofițerii de marină comercială erau tot odată și excelenți și supranumerari.

„Pasagerii dela clasa I, vre-o patruzeci, căci vaporul nu putea lua mai mulți pe bord — erau din toate colțurile pământului. Numai cadrele subalterne și echipajul erau japonezi pur sang.

„Acest vapor mergea cu o viteză de 10 noduri și a făcut dela *Yokohama* până la *Marseille*, exact după itinerar, 50 zile".

* * *

In timpul marelui război, Japonia a profitat de lipsa navelor marilor națiuni maritime și și-a mărit numărul de nave și tonajul dela 1 milion la 4 milioane tone.

Criza de după război s'a simțit și în Japonia ca și în toată lumea, însă nu a făcut atâta pagubă ca în alte țări.

Armatorii japonezi și-au dat seama că, în mod isolat, nu vor putea suporta criza, și atunci, sub auspiciile statului, s'au unit și au luat hotărîri comune, cari au eliminat concurența dintre ei, iar Statul a intervenit cu ajutoare sub forma de subvenții.

Această criză, însă, avea o formă acută în ce privește calitatea navelor japoneze. Majoritatea erau nave vechi obosite. Publicația periodică a societății *Lloyd*, arată, acum vre-o zece ani, că *„marina japoneză este a treia din lume în privința tonajului... însă în ceeace privește* **vârsta, viteza, capacitatea** *magaziilor și utilajul, Japonia nici nu se poate compara cu marile națiuni maritime"*.

Pentru a îndrepta această stare rea a flotei comerciale, statul a făcut o anchetă foarte minuțioasă, ale cărei concluzii l'au determinat să treacă la fapte.

S'au acordat prime pentru scoaterea din uz a navelor vechi și înlocuirea lor cu altele noui.

Rezultatul a fost extraordinar, căci în 1936, Japonia era clasată printre primele țări cari aveau cel mai mare procent de nave noui (mai tinere de 5 ani) cu mult înaintea Angliei și Germaniei.

Și aceste nave noui au cele mai perfecționate instalații; toate navele noui japoneze excelează prin aceasta, căci Japonezii mai întâi lasă pe alții să facă școală și să experimenteze, și apoi, când ei își dau seama că s'a ajuns la un maxim de perfecțiune, abia atunci adoptă instalația sau aparatele respec-

FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCURESTI

Secția Navală Construește:
vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă și croasieră până la 30 tone, yolle, șalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri și bărci universale. -

Secția Radio Construește:
aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bat

Fabrica: str. Popa Lazăr No 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica No 1 Telef. 4.80 28.

tive în ultima lor fază. Aşa s'a făcut că până în 1925, ei nu au cumpărat nave cu motoare Diesel; astăzi însă le construesc chiar în şantierele lor.

In general toate navele noui japoneze, au viteză mult mai mare ca a celorlalte nave străine cari încearcă să le concureze pe aceleaşi linii. Toate cargo-urile au viteza între 13—16 noduri iar petrolierele au ajuns şi la 18 noduri. Cea mai nouă navă de pasageri pentru linia Europa — *Kongo-Maru* — a luat la probe 23,19 noduri desvoltând o putere de 17363 C. V.

E foarte firesc ca secretul desvoltării transporturilor pe navele japoneze să fie faptul că negustorii găsesc că aceste transporturi sunt foarte avantajoase, oferindu-le *viteză, siguranţă şi preţ redus.*

Dar iată cum e desvăluit acest secret al prosperităţii flotei de comerţ a Japoniei chiar de japonezi autentici.

Comandantul de pe *Terukuni-Maru* (navă mixtă de pasageri şi mărfuri, de 11.930 tone, deservind linia Yokohama-Hamburg cu 16 noduri viteză, construită în Japonia pentru Soc. *Nippon Yusen Kaisha* în şantierele *Mitsubishi* din Nagasaki) declară următoarele:

„Eu sunt sigur, că succesul nostru e datorit mai ales încrederii pe care am ştiut s'o inspirăm. Oare o companie de navigaţie nu este tot un fel de casă comercială? De cine depinde prosperitatea unei case comerciale, dacă nu chiar de încrederea pe care o inspiră clientelei sale?

In calitatea mea de comandant, nu am altă grijă de cât aceia a siguranţei.

Căci care este cea dintâi grije a pasagerului când se urcă pe un vapor? El îşi spune:

— Oare voi ajunge cu bine?

Deci, mai întâi siguranţă.

Trecutul, în ce priveşte compania noastră, Nippon Yusen Kaisha, *este cel mai bun garant pentru prezent şi pentru viitor.*

De aproape 1/2 veac de când noi avem linii care leagă Japonia, Franţa, Anglia şi Belgia, nici un pasager nu şi-a găsit moartea la bordul navelor noastre. In acest timp noi am făcut aproape 1000 de traversade dus şi întors, iar numărul pasagerilor cari au folosit vapoarele noastre trece de 100.000. O catastrofă, — ori care ar fi cauza ei — face mult rău companiei căreia îi aparţine nava sinistrată. Pasagerii nu mai vin la navele ei.

Unii spun că siguranţa vapoarelor noastre se datoreşte norocului. Se prea poate să fim norocoşi, dar norocul singur, face foarte puţin. Trebue ca noi să-l ajutăm. Şi iată cum:

Mai întâi printr'un minuţios şi periodic control al aparatelor de salvare. Apoi prin exerciţii dese la cari participă şi pasagerii. Aceste exerciţii impresionează şi chiar plictisesc pe unii pasageri. Recalcitranţilor şi nemulţumiţilor le spun că dacă facem aşa, este numai în vederea siguranţei lor şi le mai adaug în glumă: **„Comandantul este făcut pentru ca să ordone**: *cu ce şi-ar trece el timpul altfel?" Trebue deci să se supună.*

Totuşi dacă s'ar întâmpla un accident sau o catastrofă în care responsabilitatea mea ar fi direct sau indirect angajată, ştiu ceeace datoria îmi impune să fac. Nu aş mai supravieţui nici o clipă, fiindcă pentru mine, la acest post de încredere şi de onoare este mereu o problemă de viaţă şi de moarte. Şi aşa este şi pentru ceilalţi 140 camarazi comandanţi pe celelalte nave ale Companiei.

Siguranţa depinde într'o mare măsură şi de echipaj, adică mai bine zis de disciplina echipajului.

Uneori le spun marinarilor mei: **„voi aveţi drepturi asupra mea, comandantul vostru, e adevărat, dar mai adevărat este că voi sunteţi datori către ţara voastră pe care Terukuni-Maru trebue s'o reprezinte în ochii voştri, în ai pasagerilor japonezi şi străini pe care-i transportă.**

Aceştia contribue la prosperitatea patriei şi la viaţa voastră. Voi sunteţi aici la datorie, ca şi camarazii voştri dela bordul navelor de război, şi am dreptul să vă pretind o disciplină de fer. Datoria voastră este să faceţi prin felul de a lucra la bord, ca această disciplină să nu vă fie grea".

In legătură cu faptul că niciodată navele japoneze nu se întâmplă să nu aibe marfă de transport, secundul aceleaşi nave spune:

„Trebue ca noi să avem cea mai mare grije de cele ce transportăm.

Lăzile pe cari le vedeţi că sunt în curs de încărcare în magazii sunt ca un fel de copii ai mei. Trebue să le supraveghez foarte atent îmbarcarea... pentru ca să nu fie deteriorate. La fiecare magazie, câte un ofiţer secondat de marinari conduce operaţiile de încărcare.

Nippon Yusen Kaisha, *de mai mult timp are şi o anumită măsură în cazurile când se reclamă că vre-un colet a ajuns deteriorat. Imediat plăteşte despăgubire, apoi face anchetă pentru a stabili responsabilităţile. Această măsură a încântat foarte mulţi clienţi".*

Iar, în ce priveşte grija ce o are personalul japonez în a mulţumi pe pasageri, iată ce spune şi intendentul vaporului:

„Nici odată un chelner nu va răspunde unui pasager, NU. Chiar dacă din cauza împrejurărilor nu va putea da un răspuns afirmativ la pretenţiile pasagerilor, el va raporta celui mare, şefului chelnerilor, şi dacă nu se poate rezolva nici la el, raportul merge mai sus pe cale ierarhică până ajunge la mine. Numai mie îmi revine greaua sarcină de a spune NU unui pasager. Totuşi, aceasta însă nu s'a întâmplat nici odată, pentrucă, între timp, s'a găsit mijlocul de a satisface pe pasager, evitând astfel să-i producă nemulţumiri.

Noi trebue să ne amintim mereu că pasagerul este oaspetele nostru şi că el ne-a făcut onoarea de a ne încredinţa viaţa sa şi de a ne da banii săi".

* * *

Acesta este marele secret al japonezilor. De aceea marina lor comercială, ai cărei membri sunt pătrunşi de acelaş simţimânt patriotic, de aceiaşi conştiinţă a datoriei şi a abnegaţiei, de aceeaşi grijă profesională, a ajuns la aşa mare desvoltare şi încă este în plin progres.

La începutul secolului nostru flota japoneză de comerţ avea 2,2 % din tonajul mondial. In ajunul războiului mondial acest procent ajunsese la 3,8% iar în 1936 la 6,6%.

Astăzi numai navele cari au peste 1000 tone deplasament, au întrecut totalul de 4.216.000 tone.

Această cifră aşează Japonia în locul al treilea din lume, înaintea Norvegiei şi Germaniei.

Z. N.

Marina celor două tabere spaniole

Părerea tuturor este că, dacă mişcarea generalului Franco ar fi putut izbândi din primele clipe şi la Cartagena, acolo unde, în Spania de altădată, era o mare bază navală, atunci guvernamentalii nu ar mai fi avut la dispoziție decât foarte puține nave.

La începutul războiului civil cele două tabere aveau următoarea compunere:

Naționaliștii **Guvernamentalii**

Chiurasate

ESPANA DON JAIME I

Deplasament: 14224 tone — *Viteza:* 19 noduri — Rază de acțiune 5000 Mm cu 10 noduri.

Armament: 8 tunuri de 305 mm. — 20 tunuri de 102 mm. — 2 tunuri A. A. de 76 mm. — 2 tunuri A. A. de 47 mm. — 10 mitraliere A. A. — 1 hidroavion îmbarcat.

Construite în 1913 şi 1914 la Ferrol (Spania) după planuri engleze.

Crucișetoare

Canarias
Baleares *
Depl. 10.000 tone Washington
Viteza: 33 Noduri
Rază de acțiune: 8000 Mile cu 15 Noduri
Armament: 8 tunuri de 203mm.
8 tunuri de 120 mm. A. A.
8 tunuri de 40 mm. A. A.
12 tuburi lanstorpile de 533 mm.
2 lans-grenade
2 hidroavioane şi catapultă
Construite la *Ferrol* în 1931 şi 1932.

Almirante Cervera
Identic cu *Miguel Cervantes* şi *Libertad.*
Constr. tot la *Ferrol* în 1925.

Miguel de Cervantes
Libertad
Depl.: 7475 tone
Viteză: 33 Noduri
Rază de acțiune: 5000 Mile cu 15 noduri
Armament: 8 tunuri de 152 mm
4 tunuri de 102 mm. A. A.
2 tunuri de 47 mm. A. A.
1 mitralieră A. A.
12 tuburi lans-torpile de 533 mm.
Construite la *Ferrol* în 1925 şi 1928.

Mendez Nunez
Depl.: 4509 tone
Viteză: 29 Noduri
Rază de acțiune: 5000 Mile cu 13 Noduri
Armament: 6 tunuri de 152 mm
4 tunuri de 47 mm. A. A.
4 mitraliere A. A.
12 tuburi lans-torpile de 533 mm.

Republica
Depl.: 4857 tone
Viteză: 25,5 Noduri
Rază de acțiune: 4000 Mile cu 11 noduri
Armament: 9 tunuri de 152 mm
4 tunuri de 47 mm. A. A.
4 mitraliere A. A.
4 tuburi lans-torpile de 533 mm.

Distrugătoare

Velasco
Alsedo
Lazaga
Depl.: 1044 tone
Viteză: 34 Noduri
Rază de acțiune: 2500 Mile în 15 Noduri
Armament: 3 tunuri de 102 mm
2 tunuri de 47 mm A. A.
4 mitraliere A. A.
2 lans.grenade
6 tuburi lans-torpile de 533 mm.

Almirante Miranda
Depl.: 1536 tone
Viteză: 36 noduri
Rază de acțiune: 4500 Mile cu 14 noduri
Armament: 5 tunuri de 120 mm
1 tun de 76 mm A. A.
4 mitraliere A. A.
2 lans-grenade
6 tuburi lans-torpile de 533 mm.
Construite in 1926—1933

Sanchez Barcaiztegui
Jose Luiz Diez
Lepanto
Almirante Ferrandiz
Almirante Valdés
Almirante Antequera
Almirante Gravina
Churruca
Alcala Galiano
Escano
Ciscar
Ulloa
Jorje Juan
toate de acelaş tip cu *Almirante Miranda.*

Torpiloare

Sunt în serviciu 11 torpiloare însă nu avem informații asupra lor. Se pare că în ambele tabere se află în număr egal.

Poartă numere — Nr. 2 — Nr. 3 — Nr. 7 — Nr. 9 — Nr 14 — Nr. 16 — Nr. 17 — Nr. 19 — Nr. 20 — Nr. 21 — Nr. 22.

Depl.: 180 tone — *Viteză:* 26 Noduri — *Rază de act.* 1000 Mile.

Armament: 3 tunuri de 47 mm. — 3 tuburi lans-torpile de 456 mm.

Construite la Cartagena în 1911—1919.

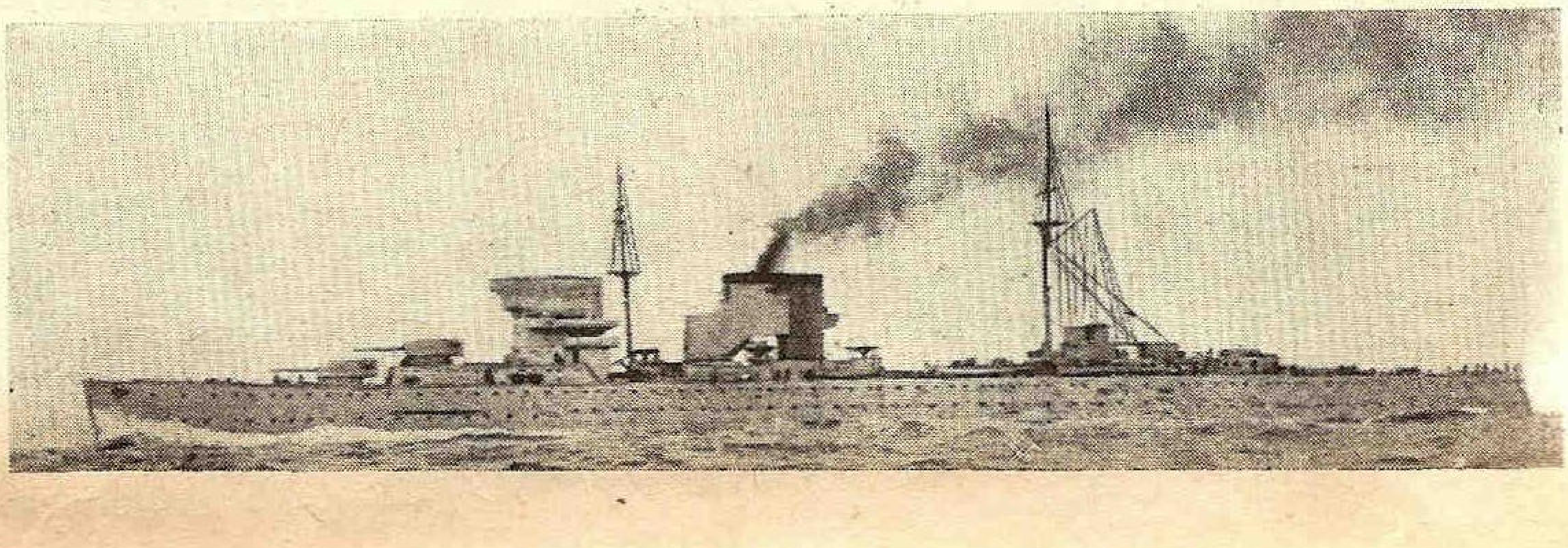
Submarine

Nici un submarin.

D 1, D 2, D 3 } *Depl.:* $\frac{1050}{1370}$ t. *Viteză:* $\frac{20,5}{9,5}$ n.
Rază de acț.: $\frac{9000 \text{ M. cu } 10 \text{ n}}{100 \text{ M. cu } 2,5 \text{ n.}}$
Armament: 1 tun de 102 mm.
2 mitraliere
6 tuburi lans-torpile de 533 mm.
In construcție la Cartagena.

C 1, C 2, C 3, C 4, C 5, C 6 } *Depl.:* $\frac{842}{1290}$ t. *Viteză:* $\frac{16}{8,5}$ N.
Armament: 1 tun de 75 mm.
6 tuburi lans-torpile de 533 mm.
Construite în 1925—27

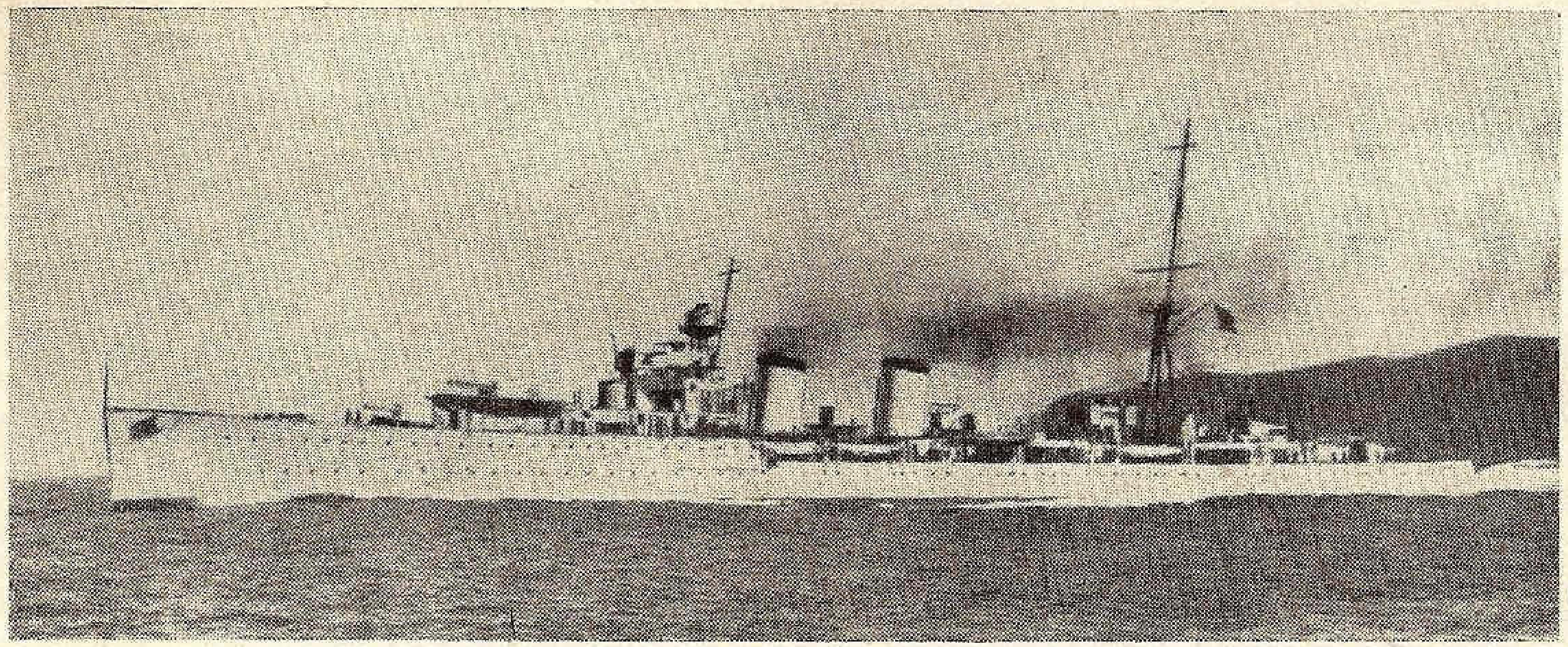
B 1, B 2, B 3, B 4, B 5, B 6 } *Depl.:* $\frac{491}{715}$ t. *Viteză:* $\frac{16,5}{10,5}$ n
Rază de acț.: $\frac{8000 \text{ M. cu } 10,5 \text{ n.}}{125 \text{ M. cu } 4,5 \text{ n.}}$
Armament: 1 tun de 76 mm.
4 tuburi lans-torpile de 456 mm.
Construite în 1921—23.



Crucişătorul naționalist «CANARIAS»

---

* *Baleares* a fost scufundat la începutul lunii Martie.



Crucişătorul republican
«LIBERTAD»

Canoniere

Dato
Canaleas
Canovas del Castillo
Depl.: 1335 tone
Viteză: 18 Noduri
Rază de acţiune: 6500 Mile cu 10 Noduri.
Armament: 4 tunuri de 102 mm
2 tunuri de 47 mm.
Construite în 1922—23 la Cartagena.

Lauria
Laya
Depl: 800 tone
Viteză: 13,5 Noduri
Rază de acţiune: 3500 Mile cu 10 noduri
Armament: 4 tunuri de 76 mm.
2 mitraliere
Construite în 1910—12 la Cartagena.

Alte 9 Canoniere
Depl.: 550—665 tone
Viteză: 10—11 noduri
Armament: 1—2 tunuri de 76 mm.
Construite în 1917—18 la Cartagena.

2 Canoniere în construcţie

*

Despre restul navelor cari compun cele două flote nu avem alte informaţii, decât că un număr însemnat de vase de pescuit (şalutiere) au fost armate ca şi în războiul mondial cu câte un tun şi servesc pentru a controla navele de comerţ pe care le bănuesc că fac transporturi pentru tabăra adversă.

*

Din expunerea de mai sus se observă că, la începutul războiului civil, forţele erau aproximativ egale în ce priveşte chiurasatele şi crucişetoarele (guvernamentalii aveau în plus un crucişetor uşor).

In privinţa *distrugătoarelor,* naţionaliştii opuneau doar 4 celor 13 guvernamentale, iar în *submarine.* guvernamentalii erau cei mai tari pentrucă ei le aveau pe toate; din cauza aceasta generalul Franco a trebuit să cumpere sau să închirieze dela alte state.

In schimb naţionaliştii au avut de partea lor toate canonierele (14) care, la un loc cu celelalte nave ale flotei, au ajutat din primele momente ale răsboiului, transporturile de trupe din Maroc în Spania.

Tabelul care urmează arată comparaţia numerică a celor 2 flote opuse, la începutul războiului civil:

NAVE	Naţionalişti	Guvernamentali
Chiurasale	1	1
Crucişetoare de 10.000 tone . . .	2	—
„ „ 7475 „	1	2
„ „ 4800 „	—	1
„ „ 4500 „	—	1
Distrugătoare „ 1500 „	1	13
„ „ 1100 „	3	—
Torpiloare de 180 tone	5	6 (aproximativ)
Submarine în construcţie	—	3
ubmarine în serviciu	—	1[illegible]
Canoniere	14	—

In tabelul care se arată comparaţia în armament a navelor cari pot lua parte la lupte navale (chiurasate, crucişetoare, distrugătoare):

ARMAMENT	Naţionalişti	Guvernamentali	Diferenţa la Naţional.
Tunuri de 305 mm.	8	8	—
„ „ 203 mm.	16	—	+16
„ „ 152 mm.	8	31	—23
„ „ 120 mm	21	65	—44
„ „ 102 mm. tir naval .	29	28	+ 1
„ „ 102 mm. A. A. . .	4	—	+ 4
„ „ 76 mm. A. A. . .	3	15	- 12
„ „ 47 mm. A. A. . .	10	14	— 4
„ „ 40 mm. A. A. . .	16	—	+16
Mitraliere A. A	15	72	—57
Tuburi lans grenade	6	26	—20
Tuburi lans torpile	54	118	—64

Din acest tabel rezultă că guvernamentalii ar fi putut avea superioritatea artileriei mijlocii în cazul unui angajament mai mare cu flota naţionalistă şi deasemeni aveau o mare superioritate în torpile.

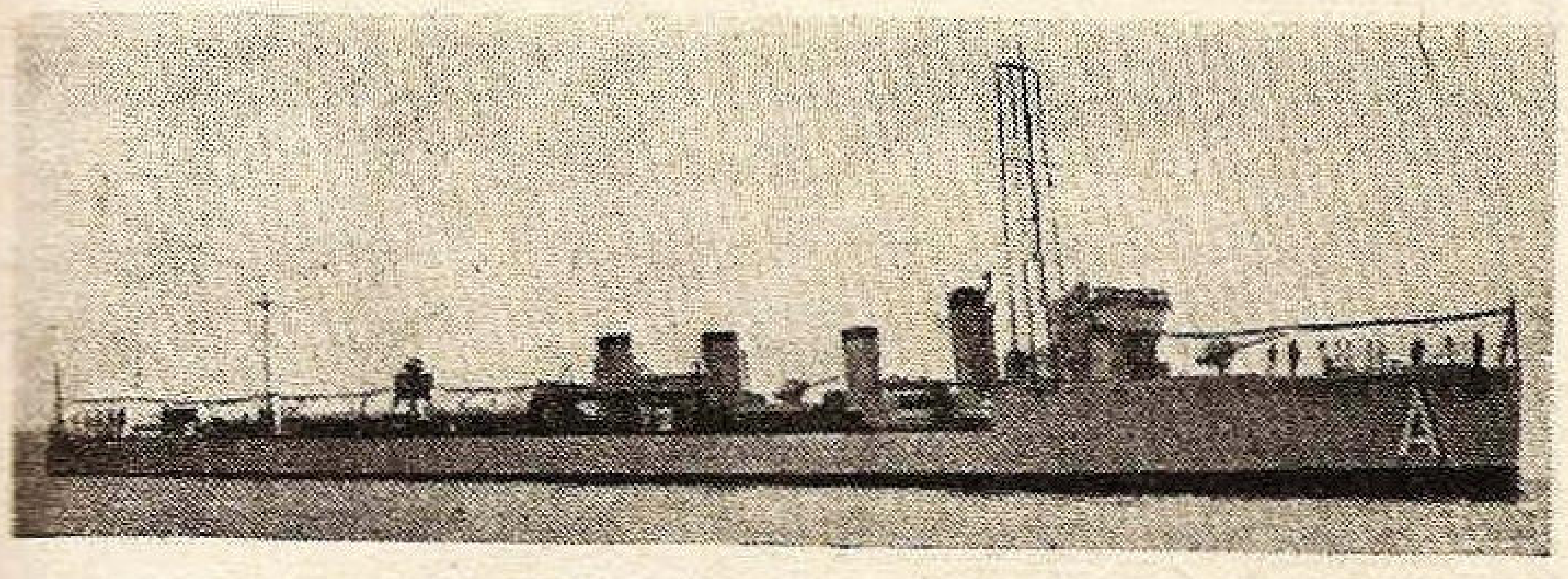
Totuşi, acest răsboi fratricid ne-a demonstrat încă odată că nu este suficient să ai *superioritate de material* ci că este absolut necesar ca *materialul* să fie utilizat *de personal format.*

Superioritatea numerică a flotei şi a armamentului guvernamental n'a putut fi utilizat cu folos pentrucă tocmai motorul care să dea impulsul, *cadrele superioare — ofiţerii,* lipseau, fie că trecuseră în tabăra naţionalistă, fie că fuseseră executaţi sau întemniţaţi. de comunişti în primele zile ale mişcărilor.

Altfel nu se explică tăcerea celor 13 distrugătoare guvernamentale despre care rar se aude câte ceva

*

Până în prezent situația flotelor s'a mai modificat; la naționaliști, chiurasatul *Espano* s'a scufundat lovind o mină iar la guvernamentali, distrugătorul *Almirante Ferrandiz* a fost înecat în strâmtoarea Gibraltar în urma unui angajament de artilerie cu forțele navale naționaliste. Guvernamentalii au suferit avarii serioase la chiurasatul *Don Jaime I* și la crucișetoarele *Republica* și *Libertad*. *Baleares*, naționalist a fost torpilat.



Distrugătorul naționalist «Alsedo»

In ce privește activitatea submarinelor guvernamentale, se poate spune că aci, în mai mare măsură ca la navele de suprafață, s'a simțit lipsa cadrelor conducătoare. Toată lumea știe că submarinul este o navă a cărei conducere implică cunoștințe cu totul speciale, cari nu se pot dobândi chiar așa ușor, ci abia după multe luni de antrenament perseverent.

Astăzi asistăm la situația de necrezut, că, tocmai flota mai puțin numeroasă (naționalistă), este aceia care face blocusul coastei inamice, controlând cu nave de pescari armate, cu canoniere și cu aviație susținută de distrugătoare și crucișetoare, toate navele cari circulă prin apele Mediteranei occidentale, în timp ce adversarul, destul de însemnat ca număr și armament, abia dacă îndrăsnește rareori să facă vreo incursiune neînsemnată, după care se retrage grabnic în baze. Datorită acestei situații, suntem convinși că războiul civil din Spania se va sfârși repede, căci transporturile guvernamentale pe apă, nemaiputând ajunge la țintă, va fi foarte greu și costisitor să fie îndrumate pe uscat prin Franța.

Și atunci, implicit, va veni și pacea mult dorită.

Z. N.

Carol II
CASSA AUTONOMĂ A MONOPOLURILOR REGATULUI ROMÂNIEI
ULTIMA EXPRESIE DE CALITATE ȘI ELEGANȚĂ: CUTIA CU ȚIGARETE „CAROL II".
ȚIGARETA »CAROL«

Cassa Autonomă a Monopolurilor, prin străduința specialiștilor săi a realizat o nouă țigaretă, care satisface pe fumătorii cei mai exigenți.

ÎNCERCAȚI CHIAR AZI O CUTIE DE ȚIGARETE
CAROL II

Cu „Santa Maria" la drum

V.

Jurnal de bord, ţinut de Dr. I. CLAUDIAN

ŞI DUNĂRE ŞI PORTURI IN PLINĂ SĂRBĂTOARE. NOUL MATELOT SE INIŢIAZĂ.

Galaţi-Port, Duminică 15 August, Sfânta Maria.

La 7 dimineaţa, un tropăit pe punte ne trezeşte din somn. Până să ne desmeticim, prietenul Petre G. se arată în uşa cabinei.

E îmbrăcat într'un splendid costum alpinisto-scoţian, în spate cu sacul obligator şi în mână cu o geantă, ticsită — am constatat mai târziu — cu remedii contra răului de mare. Doctorul Petre soseşte direct din Bucureşti, obosit, după o noapte de tren şi un an de chirurgie mare. Dar meseria lui terestră îl priveşte personal. Deocamdată ne interesează activitatea lui la bord. Aci va cumula rolul de matelot... clasa I-a, de fotograf oficial al expediţiei, cu acela de medic de bord — cu misiunea specială de-a combate „răul de mare", în eventualitatea că acest flagel va bântui vreodată la bordul „Santei Maria".

Ii punem la dispoziţie postul mateloţilor, din provă, unde îşi instalează, meticulos, calabalâcul. In timp ce-şi „amarinează" ţinuta muntoasă, bem în linişte o cafea, povestindu-i — şi câte avem de povestit! — prin ferestruica ce comunică cu cabinele noastre, câte ceva din peripeţiile călătoriei. Petre e, ca totdeauna, plin de entuziasm, de iniţiativă şi de idei technice şi navale. „Căpitanul" are chiar aerul îngrijorat.

Nici nu ne-am desmeticit bine, când o lovitură de tun, de pe *„Bucovina"* ne curmă brusc taifasul, vestind marinarilor că începe sărbătoarea lor. Ieşim cu toţii pe punte şi „Căpitanul" Feodoroff, în mare ţinută — de noapte — înalţă cu solemnitate marele pavoaz. Rămânem muţi în admiraţia lui — adică, a pavoazului.

In aceiaş clipă, sub cerul glorios de dimineaţă, mii de stegulete înveselesc catargele jurîmprejurul nostru. Bateriile de pe monitoare ritmează solemn atmosfera, aruncând spre cer sbucniri scurte, vesele, de fum. E ciudat cum loviturile de tun, izbutesc, prin aceleaşi mijloace, să exprime — după cazuri — când bucuria, când groaza, şi e interesant să constaţi ce înviorare, ce excitare stârneşte în sufletele paşnice această muzică războinică.

Electrizaţi, ne îmbrăcăm repede, cu remuşcări că suntem în întârziere. La cheiul militar de alături, se postează ofiţeri şi marinari în ţinută de sărbătoare, ca să facă onorurile „autorităţilor civile şi militare" care încep să-şi facă apariţia. Incepe o forfoteală veselă pe tot cheiul. Domni gravi şi oficiali şi cucoane vesele şi elegante, domni veseli şi cucoane oficiale, se îmbarcă în şalupele care îi transportă spre „Bucovina" unde, pe semne, este Tedeumul. Din larg, dinspre Escadra de Dunăre ne vin, în crâmpeie, sunete de fanfară.

Uşurel, am alunecat prin faţa Pisicii

Dar în programul nostru de astăzi nu este „serviciu suspendat". Am pierdut atâtea zile până acum. Aşa că, după o scurtă raită, de aprovizionare, prin oraş, la 10,30 ridicăm ancora.

Ieşim în larg în plină serbare navală, în sunete de muzici şi în fâlfâit de pavilioane. Cu pânzele întinse, împinşi de un vânt de travers tribord, *briză bună*, — coborâm triumfal în josul Dunării.

Defilăm prin faţa vaporului *„Principele Carol"* care face o plimbare în larg, încărcat, de sigur, cu „tot ce Galaţii au mai select". Se dansează pe puntea însorită. Zărim uniforme şi toalete albe. Câteva perechi se opresc să salute, aplecaţi peste balustradă, cutterul nostru, pe al cărui catarg flutură flamura Ligii Navale. Le răspundem cu aceiaşi frăţească veselie, care pluteşte parcă astăzi peste tot, dealungul şi dealatul apelor.

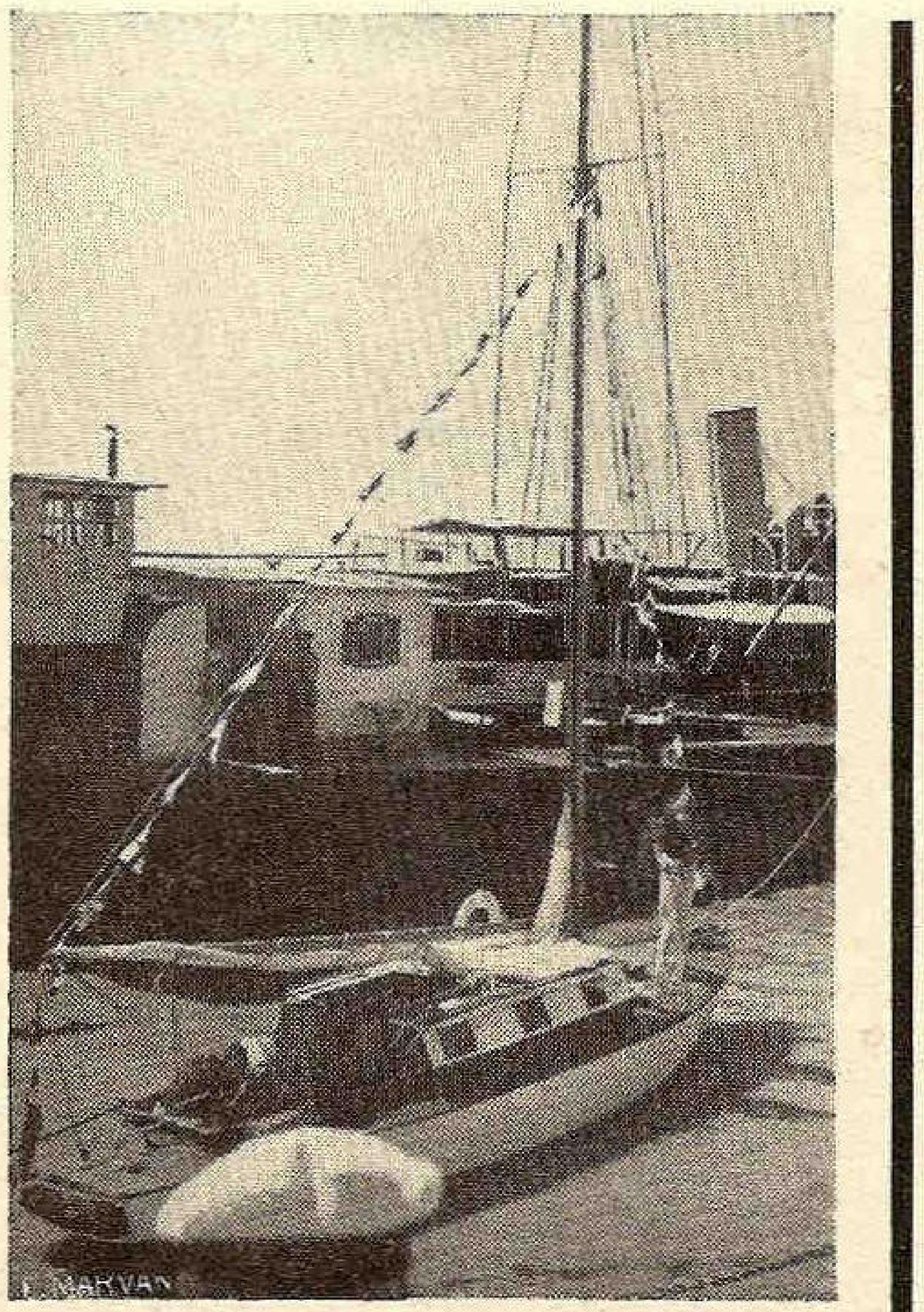
Galaţii se depărtează destul de repede; abia se mai zăreşte bazinul de lemnărie şi, curând, curând, piere şi el, când ne apropiem de Cotul Pisicei.

Briza bună se schimbă, în răstimpuri în *vânt bun*. Trecem pe rând la cârmă, ca să nu pierdem niciunul plăcerea de-a simţi sub mână, echea vibrând, plină de viaţă, plăcere cu care nu te întâlneşti în fiecare zi pe Dunăre. Prietenului Petre, care abia de 14 ore a ieşit din sala de operaţie dela „Filantropia", i-se pare că visează. Vânt bun, zi frumoasă, cu soarele răsfrânt în oglinda Brateşului, Patroana noastră s'a împodobit astăzi cu toate darurile, preţuite de oamenii de apă.

Am trecut Cotul Pisicei, cu anafor puternic la malul drept, unde apele Dunării îşi schimbă, în loc, direcţia, şi vântul începe să scadă. Sigur că malul drept, înalt şi împădurit, ni-l opreşte.

Aşa, agale, lăsăm în babord gura Prutului, ascunsă între sălcii şi curând şi portul Reni-Aval, cochet şi tihnit ca o vilă de agrement.

Vântul a căzut mult şi, cu el, ca de obiceiu, şi vioiciunea echipajului. E un fenomen care îl cunosc bine marinarii şi dispoziţia navigatorilor se poate măsura în



Santa Maria» la Galaţi cu marele pavoaz

metri pe secundă. (Bine înţeles, pănă la o limită maximă, când devine, brusc, invers proporţional).

Aşa, de pildă, la bordul nostru, când ,,căpitanul" fredonează înseamnă că avem cel puţin forţa 6; iar când începe să fluere, e cea mai bună dovadă că începe să apară rafale dese. In schimb, când cădem în *aproape calm, moţăie, ca* acum, cu o carte în mână, pe bancheta din tribord, în timp ce soţia mea, cumpăneşte nava pe cea din babord. Prietenul Petre, după câteva tentative nereuşite de activitate, a aţipit şi el, întins ca la Mamaia, în costum de baie, cu babalele în braţe şi cu ,,Leica" nedespărţită, atârnată de gât.

Numai Wadin, ,,mussul", a rămas de veghe, la prova care abia mai spintecă apa. Iar eu îmi fac cartul acesta static şi moţăit, sucind echea şi scotele în toate chipurile, ca să scot ceva dintr'o adiere de bulină, care nu are măcar puterea să fluture pavilionul care atârnă somnoros, în vârful catargului.

,,Santa Maria", adormită, pluteşte astăzi, de ziua ei, cu 3—4 metri pe secundă — între *adiere slabă* şi *aproape calm* — dealungul sălciilor de pe malul dobrogean. La babord, lacul Cahulului, în zare, se joacă cu razele soarelui de amiază, pe oglinda netedă a apei.

Pe la ora 1 după amiază, echipajul se trezeşte, unul câte unul, şi începe să mişte, îmboldit, pe semne, de puteri lăuntrice, căci nu avem clopot la bord care să sune ora prânzului.

Se întinde masa, pe care se înşiră ,,mijloacele de bord", care astăzi, de Ziua Apelor ,sunt respectabile. Echipajul degustează în linişte, ca nişte sybariţi, masa cu băuturi reci şi fructe la ghiaţă, pe căldura care ne face să asudăm prin toţi porii.

Numai omul de cart, adică eu, trebue să se mulţumească cu câte-un codru îmbucat pe fugă, şi cu câte-un spriţ care soseşte din cabină, trecut din mână, în mână.

Linişte, adiere abia simţită, soarele care cade nemilos peste noi, ce poţi să visezi mai potrivit pentru o siestă zdravănă. Şi navigatorii noştri s'au lăsat, încet, încet pe-o rână, ca să soarbă fericirea orizontală şi imobilă.

Am rămas din nou să stau de vorbă cu echea care mă ascultă alene. Ne încrucişăm cu două pacheboturi mari italieneşti, care urcă în sus prin voinţa motoarelor şi aşa, uşurel, am alunecat prin faţa Isaccei, care a rămas agăţată pe dealurile de pe malul drept. Avem în provă un monument şi în babord, de vre-o două ceasuri, aceiaş mânăstire Teraponte, şi care nu vor cu nici-un chip să se apropie de noi.

E ora 5 după amiază. Incep să mă întreb dacă nu e momentul să recurgem şi noi la mijloacele mecanice şi sgomotoase, pe care astăzi le-am dispreţuit. Până la Tulcea, unde trebue să fim astăseară, mai sunt 17 mile marine; pentrucă trebue să ştiţi că, dela Galaţi, de când plutim pe Dunărea maritimă, nu mai vrem să auzim de ,,kilometri". E un cuvânt pe care l'am scos din vocabular; prea sună ,,a uscat". (Ceia ce nu ne împiedică să socotim pe degete, tot în kilometri, cum am apucat: adică înmulţind cu 1,851).

,,Căpitanul" s'a săturat şi el de lenevire şi am hotărât să punem motorul. Dar iată că, tocmai în clipa când făceam contactul, zărim departe, în susul Dunării, apa înegrită şi încreţită de-o briză, care vine, se apropie de noi. In câteva clipe o avem în plin, ridicând apa în lame ascuţite, dese. E un vânt tare, cu rafale dese, pe care îl primim în bulină şi care ne scutură ultimele urme de toropeală.

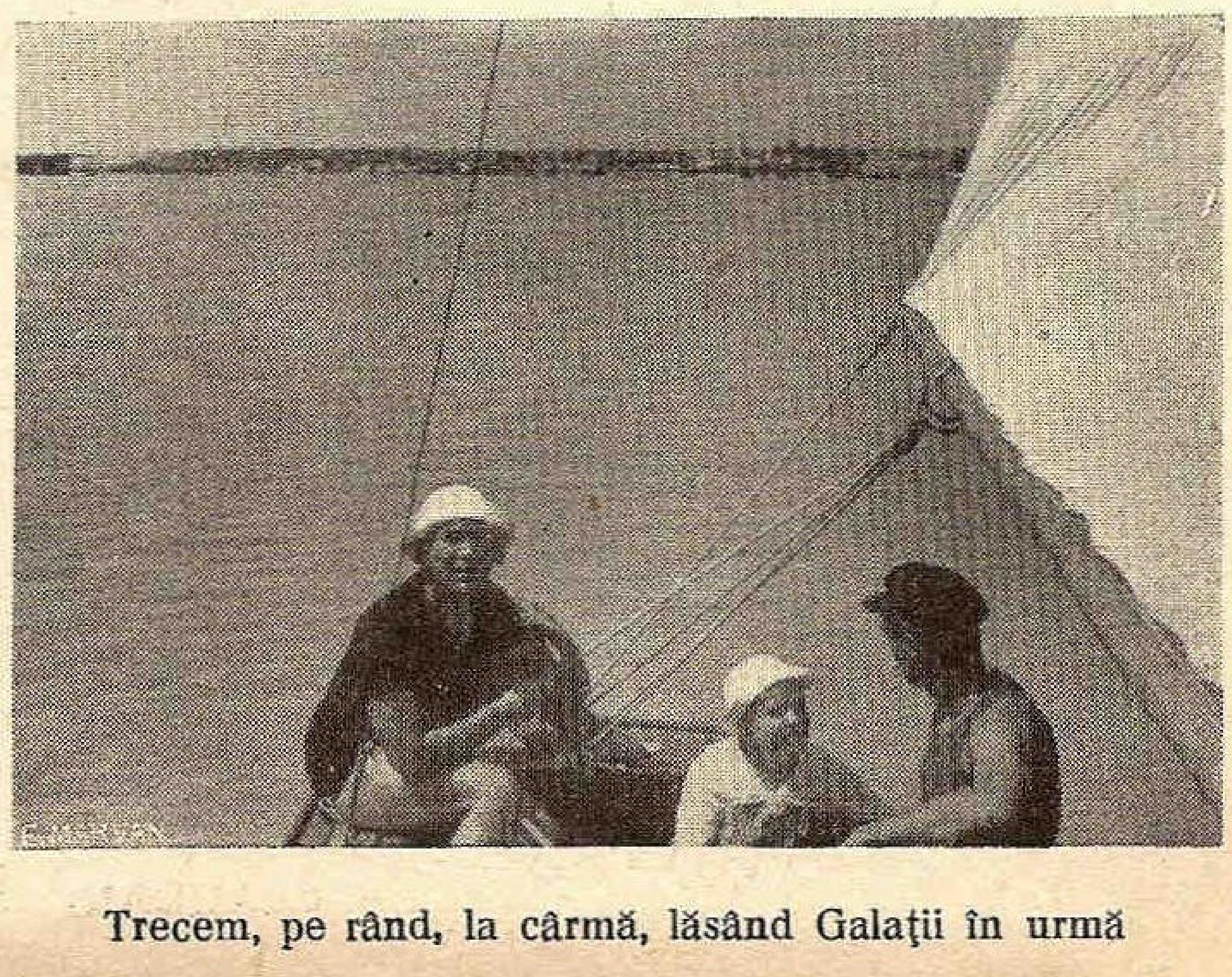
Las acum cârma ,,căpitanului" care fredonează, în largul lui, trăgând nişte volte grozave. Vântul s'a întărit, dăm bande serioase şi valuri ne saltă, cum le vine mai bine. Ca să descurc cockpit-ul, unde soţia mea manevrează scotele focului din toată inima şi cu amândouă mâinile şi unde ,,căpitanul" se aruncă din bord în bord la fiecare voltă, mă duc pe puntea din provă. Aci stau într'o dulce fraternitate cu prietenul Petre, ţinându-ne amândoi vârtos cu câte o mână de catarg, alunecând unul peste altul la fiecare bandă, şi stropiţi *larga manu* de valuri.

Găsim totuşi momentul să ne comunicăm oarecare observaţii: straiurile şi sarturile ni se par abia destul de rezistente pentru vântul şi valurile de astăzi. Ce vom face la mare? In afară de astăzi ,,Santa-Maria" strânge vântul cam greu, şi ne întrebăm dacă nu e şi din cauza focului, cam mare.

Aceste constatări, nu ne împiedică să încurcăm din când în când manevra flocului, cu picioarele, pentru care suntem apostrofaţi violent din postul de comandă.

— ,,Flocul! Ce faceţi cu flocul!".

Descurcăm din nou scota, şi continuăm discuţia, mereu în căutarea centrului de gravitate pe care tangajul şi banda ni-l cam deranjează. La Tulcea trebue să ne



Trecem, pe rând, la cârmă, lăsând Galaţii în urmă fabricăm un floc mai mic, un *floc de furtună*, fără care ar fi imprudent să ieşim în mare.

Am căzut de acord asupra acestei probleme şi asupra multor altele şi continuăm să navigăm în zig-zag, din mal în mal, cu val mare.

La mila 44 lăsăm în babord braţul Chilia şi ne urmăm drumul pe braţul Tulcea,, din care se desfac mai jos Sulina şi Sfântul Gheorghe. Vântul parcă a mai scăzut, rafalele sunt mai rare dar valurile se menţin. La 42, coborâm pânza, şi străbatem cu motorul ultimele 3 mile, ce ne mai despart de Tulcea.

Ajungem la 8 seara la debarcaderul N. F. R. lângă care aruncăm ancora. Debarcăm. In centru, unde este o animaţie indescriptibilă, estrada e transformată într'un imens restaurant sub cerul liber

Trei arii diferite, dela trei orchestre se aud în acelaş timp. Trei „gurişti" îşi fac concurenţă, pe socoteala urechilor noastre. Printre mesele coborâte de pe trotuoare, se strecoară „publicul", chicotind şi ţinându-se de braţ.

In definitiv lucrul e normal. Noi, după 10 ore de izolare, 42 de mile de navigaţie ,mai să uităm ce e pe lumea asta. Şi aici e tot Sfânta Maria!

Dr. I. CLAUDAIN

Singur, cu cuterul pe ocean...

Note din călătoria pe Atlantic, a Comandorului R. D. Graham, editate de Klassing & Co. Berlin W 35, în traducere, 237 pagini, cu planuri şi hărţi;

Dacă eşti atent, navigaţia nu e periculoasă

Navigaţia cu pânze pe ocean, cu un yacht mic, nu este aşa de hazardată, cum ar putea fi considerată de multă lume. Nu vreau să afirm deadreptul, că aşa ceva nu ar fi periculos. Poate că tot aşa de periculoasă, ca şi o vânătoare călare, sau o călătorie cu avionul. Ceeace însă aş dori să evit, este reproşul îndrăznelii şi al nebuniei.

Neapărat că Marea — Oceanul — este continuu în activitate şi corăbioara mea este expusă pericolelor, tot aşa ca şi oricare corabie a nu ştiu cărui onorabil căpitan de vas. Insă, în interesul propriu, este să examinăm, în ce constau pericolele de azi, pericole care există de fapt şi să comparăm efectele lor, asupra corăbiilor mari şi mici.

Pericolul principal este fără îndoială, *ciocnirea*. Dar *„Emanuel"* se comportă foarte bine; el oferă un obiectiv neînsemnat şi are totdeauna o viteză aşa de mică, încât îi este foarte uşor să iasă din drumul unui alt vas. De cele mai multe ori, itinerariile vapoarelor, sunt legate de drumuri bine stabilite, care nu sunt în mod natural, evitate. Abia poate când ai navigat, zi după zi, săptămână după săptămână fără să fi întâlnit ceva, simţi noţiunea extraordinarei imensităţi şi a singurătăţii oceanului. Gândul că m'aş putea întâlni cu ceva, mi-a rămas aşa de departe în infinit, că nu mi s'a părut necesară osteneala de a naviga cu luminele aprinse. Natural, că pe lângă coaste, riscul este mai mare şi acolo poate fi foarte neplăcut, să pluteşti în ceaţă şi calm (cu pânzele moi) şi prin aceasta să fii fără ajutor în faţa sirenelor de ceaţă, care anunţă brusca apropiere a monstrului.

Al doilea mare pericol este *focul la bord.* Pe o mică ambarcaţiune, nu poate isbucni un incendiu serios, fără ca el să fie imediat observat şi stins; vorbesc de cazul când există un motor şi deci pericolul benzinei. Pe „Emanuel" însă, în mod normal nu se află benzină. Numai în Newfundland, a trebuit să iau benzina ca înlocuitoare a petrolului, pe care în mod obicinuit îl foloseam la „Primus", din cauză că petrolul local nu ardea cum trebuia. Dar am fost în special atent şi nu s'a întâmplat nimic.

Acum câţi-va ani am tras însă o spaimă serioasă, din cauza unui incendiu la bord. O oală, pe jumătate plină cu untdelemn, ce servea pentru prăjit, a rămas uitată pe maşina de gătit. Fiica mea, aducându-şi aminte, a ridicat capacul, pentru aerisire; în acelaş moment însă, întreaga oală, fu cuprinsă de flăcări. Cu cea mai mare prezenţă de spirit fiica mea apucă oala de toartă şi o aruncă cu tot conţinutul ei peste cockpit afară. Focul s'a stins, dar murdăria rămasă a fost cam tragică.

Se întâmplă, ca vasele să se scufunde prin suprasforţările la care este supus corpul sau din alte motive. Pe marea rău agitată, osatura vasului este supusă unor presiuni foarte puternice. Prova şi pupa, pot să fie purtate pe coamele valurilor, în timp ce mijlocul vasului să rămână ca un pod suspendat peste golul dintre valuri şi deci expus la o rupere. In 1908, făceam serviciul pe un distrugător, vas foarte lung şi îngust. In mersul lui călare peste valuri, îţi puteai uşor da seama, cum puntea sa de fer se strângea şi destindea, după cum vasul se încovoia. Galerele clasice ale Romanilor, erau de asemenea lungi, şi înguste. Scriitorii greci nu pomenesc nimic asupra înălţimii valurilor, dar accentuează frica lor de prăpastiile dintre valuri ale mării demontate. De sigur că osătura vaselor lor, era des supraforţată.

Cu cât mai mică este o ambarcaţiune, cu atât mai puternică este osătura ei. Unui yacht, bine calculat şi bine construit, nu i se întâmplă nimic, dacă numai o parte din el e purtată de apă şi cele alte nu. Pe o mică ambarcaţiune, ai o mai bună uşurinţă să observi spărtura şi să o astupi, dar nici vorbă că pericolul este mai imediat, căci deja o mică gaură, poate fi foarte repede fatală, pentru un vas ca „Emanuel“.

Adesea vasele sunt pierdute prin lovituri care sfărâmă ochiurile şi tambuchiurile, sau desfundă însăşi puntea. Dacă nu poţi repara repede asemenea pagube şi nu le poţi astupa, vasul naufragiază, se scufundă. Cu cât însă un vas este mai mic, cu atât mai lesne încalecă valurile şi cu atât mai puţină apă e aruncată pe punte, chiar când, după cum e şi natural, din cauza uşoarei lui construcţiuni, ar părea mai puţin rezistent acţiunii isbiturilor valurilor. Pe grea furtună, coamele valurilor se sparg cu un sgomot înspăimântător şi cu o forţă groaznică asupra vasului pe care îl sgudue la chilă. „Emanuel“, nu este tocmai de o construcţie grea şi câteodată am considerat ca o imposibilitate ca osătura lui să nu poată rezista loviturilor pe care le primea. Era lesne de observat cum lucrau bordajele lui. Foarte probabil că numai mulţumită acestei elasticităţi, nu am avut nici o avarie la osatura lui.

Se citează în ziare, despre vapoare de pasageri, care intră în porturi cu bărcile smulse de valuri, cu paserelele avariate, etc. Acestea sunt urmările lungii lor curse şi marei lor viteze de călătorie. Să ne închipuim un mare transatlantic, care înaintează contra valurilor cu 20 Mile marine/oră (circa 40 km.) Prova lui intră sub coama unui val şi o cantitate respectabilă de apă e asvârlită pe punte. Această apă care nu are nici o iuţeală în sens orizontal întâlneşte acum brusc un obiect solid, adică vasul, care se mişcă înainte cu iuţeala de 20 Mile marine. Efectul este aproximativ, ca şi când un automobil în plină viteză s'ar ciocni de un zid de piatră. Un vas mic din contra are adesea timp suficient să evite valul ce vine şi îşi poate acomoda poziţia după unghiul de înclinare al valului. Prin această manevră se revarsă prea puţină apă pe punte.

Inaintarea printre valuri e foarte înceată. Apa care vine pe punte este molatecă şi o spală fără efect vătămător.

Adesea îi vine cuiva întrebarea, cum se aranjează cu somnul, într'o călătorie singuratecă. Pe vânt, altul decât din travers, se pot aşeza scotele şi fixa cârma aşa ca vasul să poată ţinea aproximativ drumul, fără a interveni. Se poate atunci merge sub punte ş dormi, bineînţeles îmbrăcat, echipat, aşa ca să poată sări în orice moment. Se navigă de sigur cu pânze (vele) restrânse. Dacă vântul cade, atunci vasul vine singur n vânt, velele bat şi este deviat din poziţia lui de până aci. Dar te deştepţi repede şi îndrepţi drumul. Vânturi, care ar isbucni din senin sunt rare pe ocean şi afară de aceasta se cunoaşte mersul timpului şi când aceasta s'ar putea întâmpla. Dacă din contra, vântul este foarte slab, atunci vasul vine la derivă, poate că şi ghiul îşi schimbă poziţia, dar pe vânt slab nu e nici un pericol.....

Călătoria spre Newfundland mi-a făcut, în total luată, o adevărată plăcere. Vremea a fost în cea mai mare parte favorabilă Cum era de aşteptat în sezonul verii nu am întâlnit furtuni violente şi am putut naviga în cele mai multe zile, foarte bine..... Cu totul altfel a fost călătoria dela Newfundland spre Bermude. Imi rămân în amintire acele 23 zile de plictiseală nesfârşită, pe care am trăit-o. M'aş fi înapoiat la St. Johns sau Halifax, încumetându-mă să străbat încă odată ţinuturile apelor reci, către finele anului.

Călătoria spre casă, nu a fost nici prea liniştită, nici prea agitată. Unei înapoeri, îi lipseşte, în mod natural totdeauna, aşteptarea înfrigurată a neprevăzutului..... Nu s'a întâmplat nimic special, iar călătoria s'a desfăşurat aproape tot aşa de uniform ca şi pe un transatlantic. In timp ce scriu acestea—două luni după înapoierea mea — îmi face impresia ca şi când aş fi gata pregătit pentru călătoria din primăvara viitoare.

C-dor R. D. GRAHAM
(*Trad. de Col. Giuşcă G.*)

BENZINA
CU
ETHYL
ALBASTRA

Cu BENZINA ALBASTRĂ Ethyl UNIREA

- Pornirea se face mai repede
- Pantele se urcă mai uşor
- Uzajul este foarte redus
- Şocurile exploziei sunt mai puţine
- Se obţin mai mulţi kilometri pentru un litru de benzină

LA EYUB

de N. VLĂDULESCU

Cine merge să vadă Constantinopolul şi nu se urcă la cafeneaua „Pierre Loti" din spatele moscheii lui Eyub, prietenul lui Mahomed, nu poate avea clipe de palpitaţiii, nu se poate afunda într'un trecut atât de îndepărtat ,căutând astfel un sens şi un rost al cetăţii.

Dar până să ajungi sus, la cafenea, după ce ai vizitat moscheea cea mare a lui Eyub, cu picioarele în papucii daţi de bătrânul turc dela intrare, care abia aşteaptă o răsplată, după ce în fine te minunezi mereu de acelaşi stil mauric, cu aceleaşi linii şi desemne multicolore, după ce vezi şi sabia lui Mahomed într'un altar de marmoră şi ceramică colorată şi numai printr'un colţ de fereastră, trebuie să o iei pe drumul îngust din spatele moscheii, care urcă prin vastul cimitir dela Eyub şi printre chiparoşii seculari, care sunt atât de rari şi totuşi atât de înalţi şi frumoşi. Frumoşi prin liniştea lor de filosofi ai vremii, stăpâni pe evenimente, dar şi ei sub foamea timpului ce-i roade încet, încet, par să-ţi spună că în tainiţa vieţii lor stă ascunsă atâta istorie, sunt îngropate atâtea lucruri.

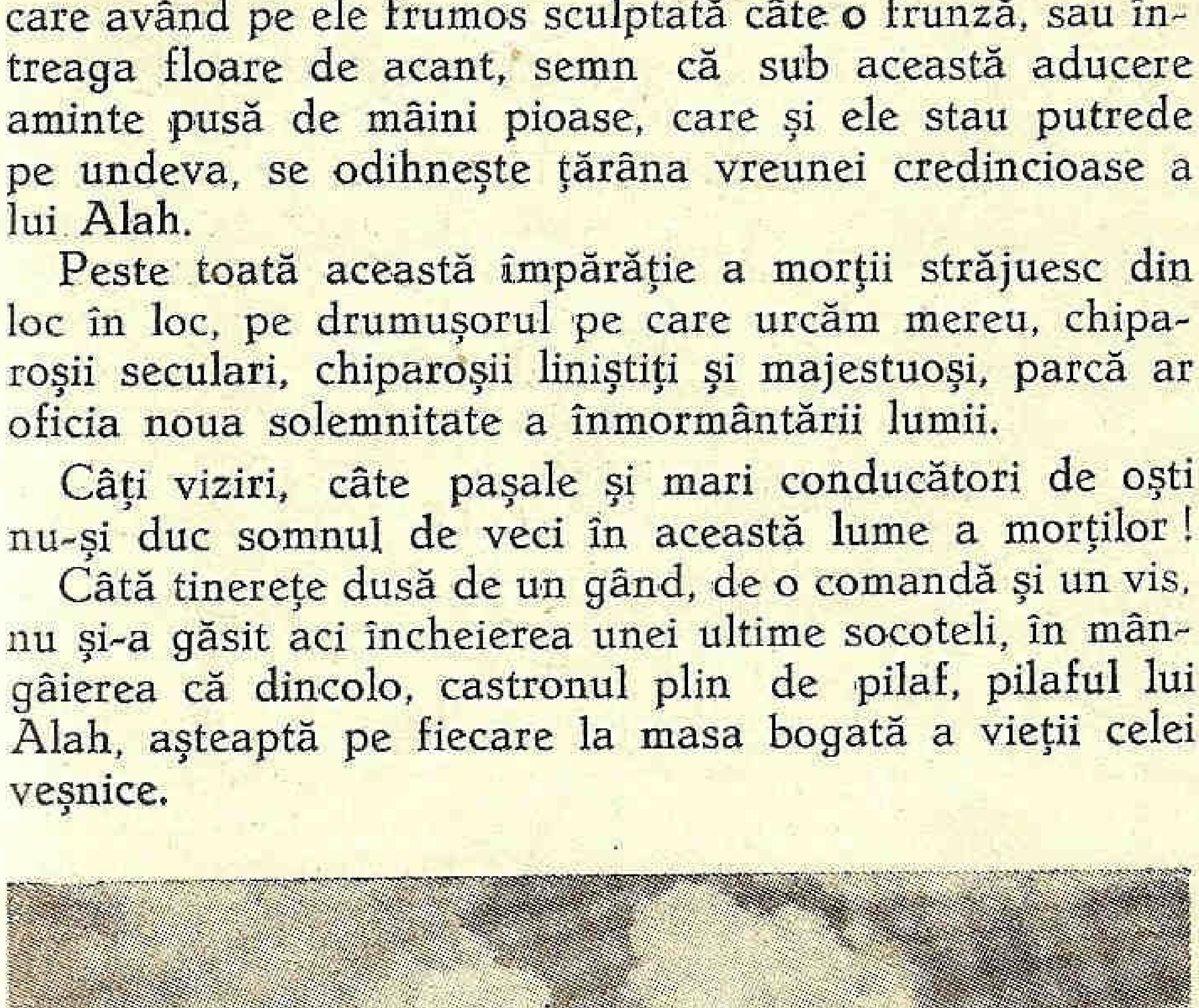
Pe drumuşorul acesta de câte ori nu o fi urcat şi romanticul Loti cu vreo Genon-Feridè-Azyadè, şi în urcuşul lor spre vârful plin de linişte unde astăzi este mica şi sărăcăcioasa cafenea turcească, câte gânduri de viaţă frumoasă nu s'or fi desfăşurat, ca apoi să se întindă, peste tot şi toate, întreaga dezamăgire eclesiastică : „Deşărtăciunea deşertăciunilor, toate sunt deşertăciuni".

Ce alte gânduri poate să-ţi dea marea, întinsa mare de pietre funerare. Unde întorci ochii, nu vezi decât imense cimitire, o mare albă de pietre funerare, care cu câte un fes în vârful lor, bine înţeles că tot din piatră, care având pe ele frumos sculptată câte o frunză, sau întreaga floare de acant, semn că sub această aducere aminte pusă de mâini pioase, care şi ele stau putrede pe undeva, se odihneşte ţărâna vreunei credincioase a lui Alah.

Peste toată această împărăţie a morţii străjuesc din loc în loc, pe drumuşorul pe care urcăm mereu, chiparoşii seculari, chiparoşii liniştiţi şi majestuoşi, parcă ar oficia noua solemnitate a înmormântării lumii.

Câţi viziri, câte paşale şi mari conducători de oşti nu-şi duc somnul de veci în această lume a morţilor !

Câtă tinereţe dusă de un gând, de o comandă şi un vis, nu şi-a găsit aci încheierea unei ultime socoteli, în mângâierea că dincolo, castronul plin de pilaf, pilaful lui Alah, aşteaptă pe fiecare la masa bogată a vieţii celei veşnice.



Un colţ pitoresc al Istambulului

Dar aci, în împărăţia veşnicei tăceri îşi duc somnul de veci şi atâtea dezamăgite ale vieţii. Câte nu şi-au curmat singure viaţa, când la ridicarea voalului negru de pe ochi au văzut că părinţii le-au încredinţat stăpânilor ce nu pot fi după visul şi dorinţa tinereţii lor !

Urcând mereu prin nelimitata lume a morţii, a morţii turceşti, te cuprinde parcă o greutate, preutatea realităţii crude, greutatea timpului sub a cărui imperiu trăim.

Cuvintele ţi se usucă în gură, gândurile încep să amorţească, privirea ţi se fixează şi un fel de înţepenire începe să-ţi anihileze întreaga-ţi fiinţă sufletească şi fizică. Iţi vine a crede că nu mai poţi găsi un loc de respiraţie liniştită, inspiratoare.

Părerile de rău încep să te cuprindă.

Ei, dar iată în vârful liniştit al Eyub-ului, mica şi sărăcăcioasa cafenea „Pierre Loti".

Incă un mic efort. Ce bine e aci sus ! Ce întăritor să priveşti de sus viaţa plină de necazuri şi sărăcie a Istambulului, să aluneci cu privirea pe apa liniştită a Cornului de Aur, până departe, peste podul ce leagă Galata de Istambul prin gâtul strâmt, dar minunat de pitoresc al Bosforului, în largul năbădăioasei mări, Marea Neagră, plină de dinamismul poporului, care acolo, la gurile Dunării, o stăpâneşte cu atâta sete de viaţă şi atât de veşnice drepturi.

— Hei ! Garçon ! Cafele.

— Nu vor domnii să vadă întâi pe Pierre Loti ?

— Să-l vedem, efendi ! In carne şi oase ?

Răspunsul ni-l dă stăpânul cafenelei, un turc tânăr, prietenos şi primitor, aducându-ne o veche fotografie în care, Pierre Loti, într'un grup de prieteni, îşi arată întreaga-i încântare şi mulţumire a clipei, stând întins pe covorul de iarbă ce acoperea locul, care-i plăcea atât de mult.

Intr'un colţ al săracei cafenele se mai vede un tablou al lui Napoleon I. Restul : mizerie, sărăcie ; măsuţa de lemn ne aşteaptă afară, oferindu-ne largi perspective de îmbrăţişat cu ochii.

— Dă-ne, Turcule, două, trei... zece cafele şi ţigări, ţigări Eyub. Sau nu, dă-ne ţigări „Ienyce".

Cafelele turceşti, cele mai bune cafele turceşti, aci sus, la Eyub se pot găsi. Şi ca să cunoşti Constantinopolul, tot aci sus trebue să vii, căci de nicăierea ca de aci nu-l poţi vedea mai bine, nu poţi distinge mai bine cele trei mari centre : Pera, cu faţada de oarecare occidentalism, Galata cu portul ei atât de amestecat şi murdar şi Istambulul cu adevăratu-i caracter turcesc.

Dar să mai luăm o cafea şi o ţigară „Ienyce" şi să ne afundăm tot mai mult în trecutul vechii capitale bizantine.

Este anul 330 al erei creştine. Vorbeşte întregul univers, care este în acelaşi timp şi lumea romană, de marele împărat, primul împărat al lumii creştine, Constantin cel Mare, pornit în numele crucii „in hoc signo vinces", să pună noui temelii vieţii omeneşti, temeliile evanghelice ale Mântuitorului lumii, Isus Christos. Se ridică şi se sfinţeşte nouă cetate în centrul marei lumi romane, pe malul Bosforului, cetatea creştină, a lui Constantin, o nouă Romă. Vremea avea apoi să dea rost nou acestei cetăţi, rost creştinesc în cultura şi civilizaţia neamurilor grupate în jurul ei şi sub aripele-i ocrotitoare. Biserici creştine se ridică aci, pline de sfinţenie şi artă. In 381 sinodul ecumenic ce se ţine aci, ridică şi acest oraş la aceeaşi treaptă bisericească cu Roma. Noua patriarhie trebue să intre pe linia de mari lupte duse de apărătorii creştinătăţii. Sfânta Sofie, monument unic de arhitectură bizantină, cu boltele-i imense cât bolta albastră a cerului, dă dreptul Impăratului Justinian (525-565), să exclame din toată inima lui de creştin : „Te-am învins, Solomoane !" Aci sub aceste bolţi pline de artă, de pictură bizantină sfinţită prin munca şi sufletul depus în opera lor de către atâţia anonimi, dar creştini, prin secolul al X-lea, delegaţii principelui rus Vladimir, rămân uimiţi de slujbele oficiate, de corurile religioase auzite, par'că erau voci de îngeri. Şi de atunci, poporul rus, convins că, construcţia sa organică nu poate fi pusă în mişcare decât de ortodoxism, şi-a încredinţat sufletul deapururi bisericii de răsărit. Forma de viaţă luciferică în care se sbate astăzi, nu poate să fie decât o treaptă spre purificare, spre îndreptare.

— Plata, Domnule. E târziu.

— Bine zici, Turcule ; rămăsesem în lumea caldă, bună, iubitoare a creştinismului de altădată.

— Mai dă-ne o cafea şi ţigări.

Soarele se lasă spre apele Cornului de Aur, care se fac tot mai aurii. Micile „vaporette" şi bărci cu pânze în formă de aripi albe de pescăruşi alunecă pe luciul apei, dela un ţărm la altul, ducând cu ele şi în ele, gânduri, dureri, bucurii, planuri, visuri, lume. Din turnul cel mare al Galatei, privirile ni se întorc dealungul crestei de deal pe care se întinde Istambulul, partea cea mai interesantă a vechii cetăţi, căci aci sunt şi urmele ei.

Luminile încep să se aprindă ; lumina violetă, ca o pulbere plină de mister, învălue întreaga lume musulmană, care dela 1453 şi până astăzi, dela lovitura dată vieţii creştine de altădată, ca sub un blestem, este mereu în decădere, mereu roasă de mizerie, de sărăcie.

Cupolele moscheelor, între minaretele ca nişte suliţi asvârlite spre cerul creştin, se întind dealungul Istambulului, pe vârful de colină, vechi chemări din noaptea veşnicului apus al Imperiului. Iată moscheea *Karye*, fostă biserică creştină *Chora ;* iată moscheea *Fatih*, fosta biserică creştină a *Sf. Apostoli*, de pe vremea lui Constantin cel Mare ; moscheea *Baiazid*, unde este şi universitatea, moscheea *Ahmed*, ridicată pe locul de alergări şi în fine *Aghia Sofia* — Sfânta Sofia — transformată în cele din urmă din moschee, în muzeu.

De sub toate acestea se ridică glasul vechiului imperiu creştin. Peste toate însă, se lasă tot mai greu noaptea, care pare tot mai întunecoasă.

— Turcule, încă o cafea şi o ţigară „Ienyce".

Abia acum înţelegi vraja oraşului Istambul, când începi să desprinzi din noaptea vremii lumi ce nu mai sunt, eroisme, vieţi de fapte, când sub lumina lunii, veşnic aceeaşi, te pierzi şi tu în aceeaşi massă a lumii, cu aceleaşi doruri, gânduri şi visuri.

Alunecăm uşor cu „vaporetto" dealungul Cornului de Aur în tăcerea serii întârziate. Doi ochi verzi, plini de tinereţea vieţii de sub părul auriu ce mi-e drag întotdeauna, mă readuc în lumea caldă a veţii ce mi-e atât de scumpă.

In lumea imensă şi din toate colţurile pământului, care par'că aleargă în căutarea unei clipe frumoase când într'o parte, când într'alta a mareului pod ce leagă Galata de Istambul, peste Cornul de Aur, căutăm să ne oprim puţin în loc, spre a îmbrăţişa încă odată imensul cimitir şi izolata cafenea dela Eyub. Dar lumea, ca şi timpul şi noaptea ce ne prinde, ne mână mereu mai departe în adâncul vieţii de astăzi a oraşului Istambul cu străzi înguste, întortochiate, cu miros de pastramă, cu Turci şi forfoteală.

Râd de bucurie ochii cei verzi de sub părul auriu ; este bucuria orizonturilor inedite.

Mâine vizităm Roberts-College, în vârful stâncilor de la Rumeli-Hisar.

Ochi verzi şi păr bălaiu, a noastră-i viaţa.

N. VLĂDULESCU

KOPROL

este coşarul intestinelor

După cum o bună gospodină nu lasă să se astupe coşul sobelor, tot aşa şi Dv. nu trebuie să permiteţi intestinelor — coşul organelor interne — să se înfunde. Un coş astupat provoacă supărări şi deseori cauzează nenorociri. Tot astfel şi intestinul încărcat poate da naştere la complicaţiuni grave. Resturile neeliminate din intestine le puteţi înlătura prin KOPROL — purgativul ideal.

FERIŢI-VĂ DE IMITAŢIUNI ● FIECARE PASTILĂ POARTĂ NUMELE **KOPROL**

KOPROL este cel mai indicat purgativ pentru o curăţire complectă a intestinelor.

CONFERINȚE

Conferințele ciclului „Apele, Dunărea și Marea Noastră", au continuat. A șasea a fost ținută de d. Inginer Inspector General C. Mihailopol, despre :

PORTURILE ȘI CĂILE DE COMUNICAȚIE, CA FACTOR DE PROGRES

în care, rezumând, a spus :

Oricâte bogății ar avea o țară, ea nu poate să progreseze fără a desvolta mijloacele de comunicație, printre care cele de apă joacă un rol capital; țara noastră, producătoare de materii prime: cereale, lemnărie, petrol, a căror valoare redusă pentru un volum mare nu le permite să ia altă cale decât cea a apei, e mai mult ca oricare obligată a desvolta porturile și navigația.

Guvernele noastre au datoria de a lua măsurile necesare ca producătorul român să obțină preț cât mai mare pe produsele sale și cum prețul acestor produse e dictat de prețul pe piețele străine de desfacere, e indicat a lua măsuri ca transportul dela producătorul român la acele piețe să fie cât mai eftin, deci necesitatea de a avea porturi cât mai bine utilate, în cari manipulația să coste cât mai puțin, precum și vapoare românești cât mai multe, pentru ca prin libera concurență să se poată obține navluri cât mai joase și în acelaș timp pentru plata navlului să nu fim tributari străinătății.

Necesitatea porturilor și marinei naționale se impune cu atât mai mult cu cât prețurile produselor noastre exportabile sunt supuse la oscilații extrem de mari din cauza crizelor mondiale; proporția între valoarea medie a unei tone de marfă importată și valoarea medie a unei tone de marfă exportată a fost în 1933 de 15,57 fată de 6,61 în 1929.

Produsele noastre care iau calea Dunării au de trecut 2 vămi: gurile Dunării și cataractele. In special cea dela gurile Dunării e mai grea, întrucât deși vasele sunt obligate a plăti taxe enorme, totuși navigația nu e cel puțin asigurată.

In privința marinei naționale, chestiunea prezintă două aspecte, după cum e vorba de navigația fluvială sau de cea maritimă. Pentru navigația pe fluviu, trusturile străine de navigație impun necesitatea menținerii unei navigațiuni de Stat care să servească drept regulator al prețurilor; la mare, deși prețurile sunt fixate de libera concurență, creiarea unei flote comerciale naționale se impune totuși pentru a nu mai fi tributari străinătății cu 3 $^{1}/_{2}$ miliarde anual pentru transportul produselor noastre exportabile.

Rolul Statului în încurajarea flotei românești nu trebue să se limiteze la a da din când în când câte un credit pentru a mai cumpăra un vas, ci, *considerând navigația maritimă ca o industrie națională*, să caute a acorda și navigației avantaje după cum se acordă altor industrii, stimulând cât mai mult plasarea capitalului particular în vapoare.

Ligii Navale Române îi revine rolul de a face propaganda și demersurile necesare pentru a ajunge la acest rezultat.

La 22 Martie, în sala Ateneului Român, la festivalul dat de Ligă, cu concursul d-lui *Al. Lupescu*, prim bariton al Operei Române și al orchestrei Societății de Radiodifuziune condusă de maestrul *Th. Rogalski*, festival radiodifuzat prin bunăvoința d-lui *Dan Sărățeanu*, Directorul general al Societății și Președinte al Filialei L. N. R. Galați, d-l *Vice Amiral Bălănescu* a vorbit despre :

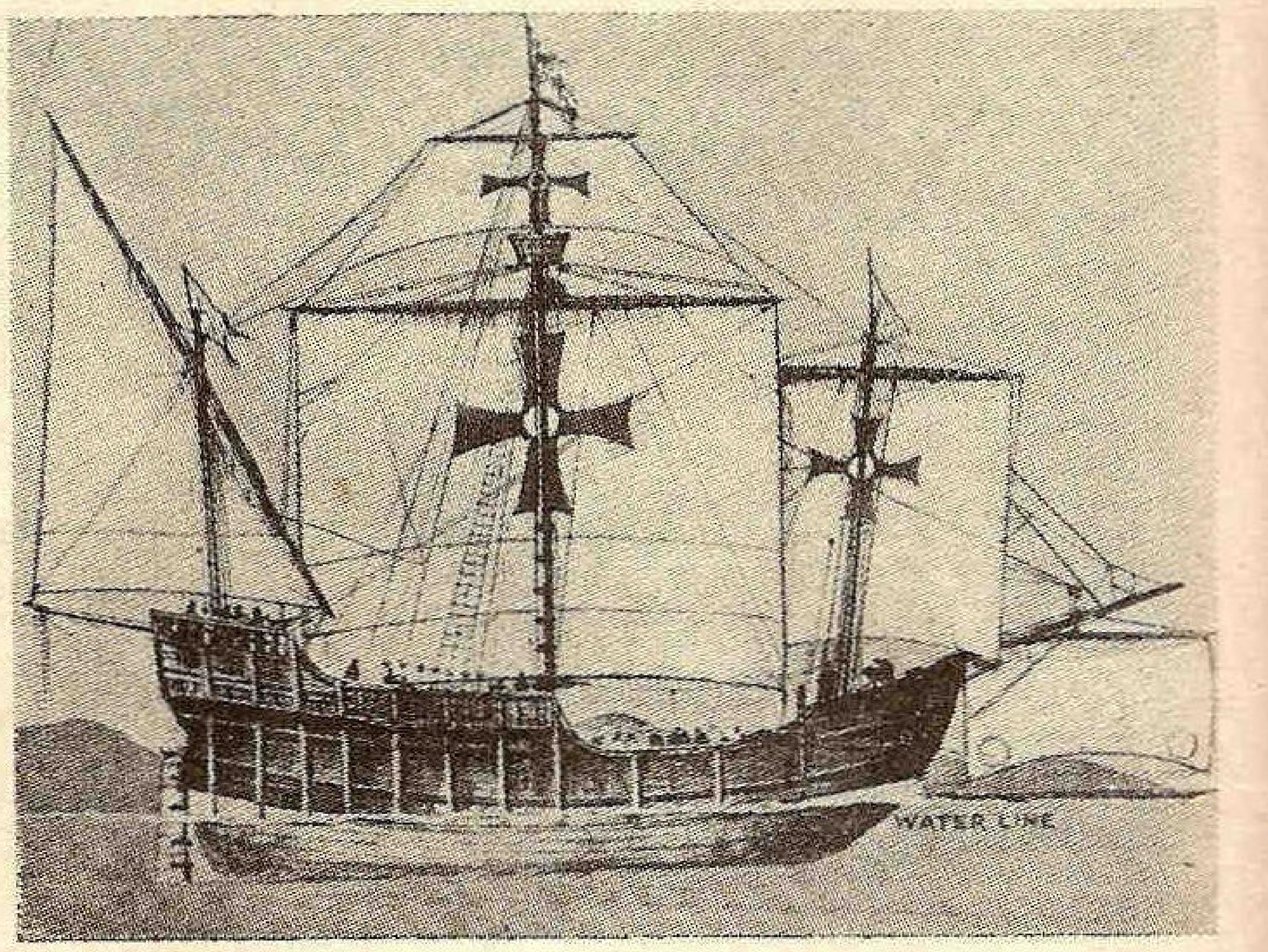
NAVELE CU PÂNZE

spunând :

Navele cu pânze au legat lumile vechi cu lumile noui dealungul oceanelor și au înălțat cu enorme sacrificii puterile maritime, la culmi de glorie și bogăție.

Evenimentele cele mai importante din istoria navelor cu pânze, sunt *descoperirile oceanice*.

Memoriile lui Marco Polo și celebra scriere geografică *„Imago Mundi"* a Cardinalului Pierre D'Ailly, au dat primele sugestiuni lui *Cristof Columb* și altor descoperitori ai lumilor noui, bazate pe sfericitatea pământului.



Caravela „Santa Maria" a lui Columb

Un popor care stă în fruntea descoperitorilor oceanici este poporul portughez.

Numele lui *D'Almeida*, *Alfonso D'Albuquerque*, *Cabral*, *Vasco de Gama* și *Bartolomeo Diaz*, sunt celebre printre descoperitori. Figura cea mai reprezentativă a navigatorilor portughezi este *Fernand Magelan*.

Conferențiarul arată pe scurt expedițiunea lui *Columb*.

Nava cu pânze românească. După o adormire de câteva secole a navigației românești, nava românească menită să trezească la o nouă viață suflarea marinărească, este *Bricul Mircea*.

Mircea a fost construit în anul 1882, într'un șantier englez, pe Tamisa și la botezul său a asistat ca naș, Ioan Ghica, ministrul țării pe atunci la Londra.

Mircea a săvârșit 24 călătorii de studii în Marea Neagră, Marea Mediterană și Marea Nordului.

Evenimentul marinăresc cel mai însemnat, este botezul tempestei, din anul 1888, în Marea Neagră.

La 1892, *Mircea* ia parte, cu *Elisabeta*, la serbările columbiane dela Genova.

La 1895, *Mircea* face călătoria dela Galați la Kiel, pentru a lua parte cu *Elisabeta*, la inaugurarea Canalului de la Kiel.

Dar *Mircea* nu putea fi etern și astăzi este legat la țărmul Dunării la Galați, scos din serviciu.

Pe bordul lui *Mircea* s'a născut credința în viitorul Marinei, pasiunea pentru Marea noastră și toate simțirile marinărești pe care Majestatea Sa Regele Carol al II-lea le-a numit *„Spiritul lui Mircea"*.

Nevoia formării tineretului nostru marinăresc, a readus la ordinea zilei, chestiunea înlocuirii bătrânului *Mircea*, cu o *nouă navă-școală Mircea*.

Noua navă-școală, va avea un deplasament de 1500 tone, 73 metri lungime, viteză 9½ noduri și trei catarge. Va lua la bord: 12 ofițeri, 12 maeștri militari, 60 oameni echipaj permanent, 40 aspiranți și 100 elevi ai Școalei Navale și Marinei Comerciale.

Această navă-școală este prevăzută cu toate instalațiunile moderne pentru navigație și călătorii de studii, cât mai lungi, în largul mării.

Fondul de construcție a fost asigurat în mare parte prin sprijinul D-lui Radu Irimescu, fost ministru al Aerului și Marinei. O parte din fond se strânge prin subscripție publică sub înțeleapta directivă a D-lui Amiral I. Coandă, Vice președinte al Ligii Navale Române.

Marinarii bătrâni cari și-au făcut ucenicia pe *Mircea* sunt fericiți că tinerele vlăstare marinărești, se vor forma pe o nouă navă-școală, înzestrată cu toate progresele technice moderne, — totuși o *navă cu pânze*, căci *pânza* formează ochiul, spiritul marinăresc, curajul, încrederea în sine, într'un cuvânt ea este *școala mării*, pentru un popor care nu are obișnuința acestui element, atât de capricios și greu de stăpânit.

Numai astfel Marina noastră va corespunde Inaltelor gânduri ale Majestății Sale Regelui Carol II: *„Eu vreau ca Marina românească să fie o Marină puternică, iar marinarii, să fie marinari adevărați, a căror dragoste să nu fie pe uscat, ci departe pe mare, al căror suflet să fie legat de o singură pasiune: nava lor"*.

Seria conferințelor a fost încheiată de d. Avocat *I. Gr. Periețeanu*, care a cântat Marea, în minunate versuri, făcând

ELOGIUL MĂRII

Talentatul maestru începe cu evocarea mitologică a lui Ocean, părintele tuturor vietăților, a lui Thetis, Neptun și a Sirenelor. Trece apoi la compoziția apei mării și a fabuloasei cantități de aur ce conține, la minunata faună a adâncurilor care l'a făcut pe *Beebe*, după ce a admirat-o din bathisfera lui la 950 metri adâncime, să exclame că „nu va mai putea contempla stelele fără să se gândească la surorile lor vii, ce înnoată în abisuri".

Cu o sublimă măestrie, conferențiarul redă minunile scoicilor după acuarelele lui *Paul Robert*, făcându-ne să ne întrebăm dacă frumusețea este un atribut al vieții; apoi pe ale peștilor, ale căror forme minunate, academicianul francez *Abel Bonnard*, le compară cu splendorile grădinilor pământești, minuni cari își așteaptă poetul care să le cânte.

Trecând la poeți, d. Periețeanu, începe cu *Eminescu*, al cărui bronz privește „nepăsător și rece, eternele valuri" ale mării Negre, la Constanța. Citează apoi versuri din *Baudelaire, Heredia, Mallarme, Paul Valery, Eugène Manuel*, și încheie fermecătoarea conferință ce cu greu se poate rezuma, cu refrenul:

O, Thalassa, mărire ție!

Și... Domnului slavă!

D. Comandor *A. Negulescu*, secretarul Ligii Navale, mulțumește tuturor, cari au urmărit conferințele și reamintește rugămintea, ca fiecare ascultător să sprijine acțiunea Ligii și să facă o cât mai întinsă propagandă pentru acoperirea celor patru milioane ce mai trebuesc pentru construcția navei școale „MIRCEA", la care cei umili și-au dat obolul.. Citează cazul elevilor și profesorilor liceului Matei Basarab, unde d-sa și conferențiarul au învățat, cari au strâns 12.938 lei. Numai astfel vom împlini o nevoie grabnică a țării și o dorință a M. S. Regelui, Președintele activ al Ligii.

D. Comandor C. *Negru*, a ținut la Cercul ofițerilor de rezervă, conferința

AVION ȘI SUBMARIN SAU VAS DE SUPRAFAȚĂ

— în care, după ce face istoricul submarinelor și al acțiunii lor în ultimul războiu, apoi al avionului care a provocat schimbarea doctrinei războiului, arată că într'un viitor conflict, nu se vor mai respecta vechile uzanțe și avionul va împrăștia moartea și panica chiar în rândurile necombatanților.

Conferențiarul face o paralelă între avioane și navele de suprafață, dovedind superioritatea celor dintâi, care au devenit o armă ofensivă, pe când flotele au un rol pur defensiv. Aviația însemnează revoluție, nu evoluție. De aci nu trebue să se deducă falimentul cuirasatului, bine armat, bine apărat, putând lupta pe orice vreme. Iar pentru mările înguste și țările mici, în loc de cuirasate se pot folosi submarine, care în războiul recent au primejduit într'un moment dat victoria.

Studiind problema la noi, față de puternica flotă a U. R. S. S., nu putem, din motive financiare, decât să renunțăm la orice fel de navă de suprafață, afară de nava școală și să ne armăm cu avioane și submarine. Conferențiarul încheie cu arzătoarea problemă a combustibilului, preconizând ca în țară, să consumăm ce nu se poate exporta. — lignit, cărbune brun, — și să creem depozite ascunse în pământ de motorină, benzină, etc.

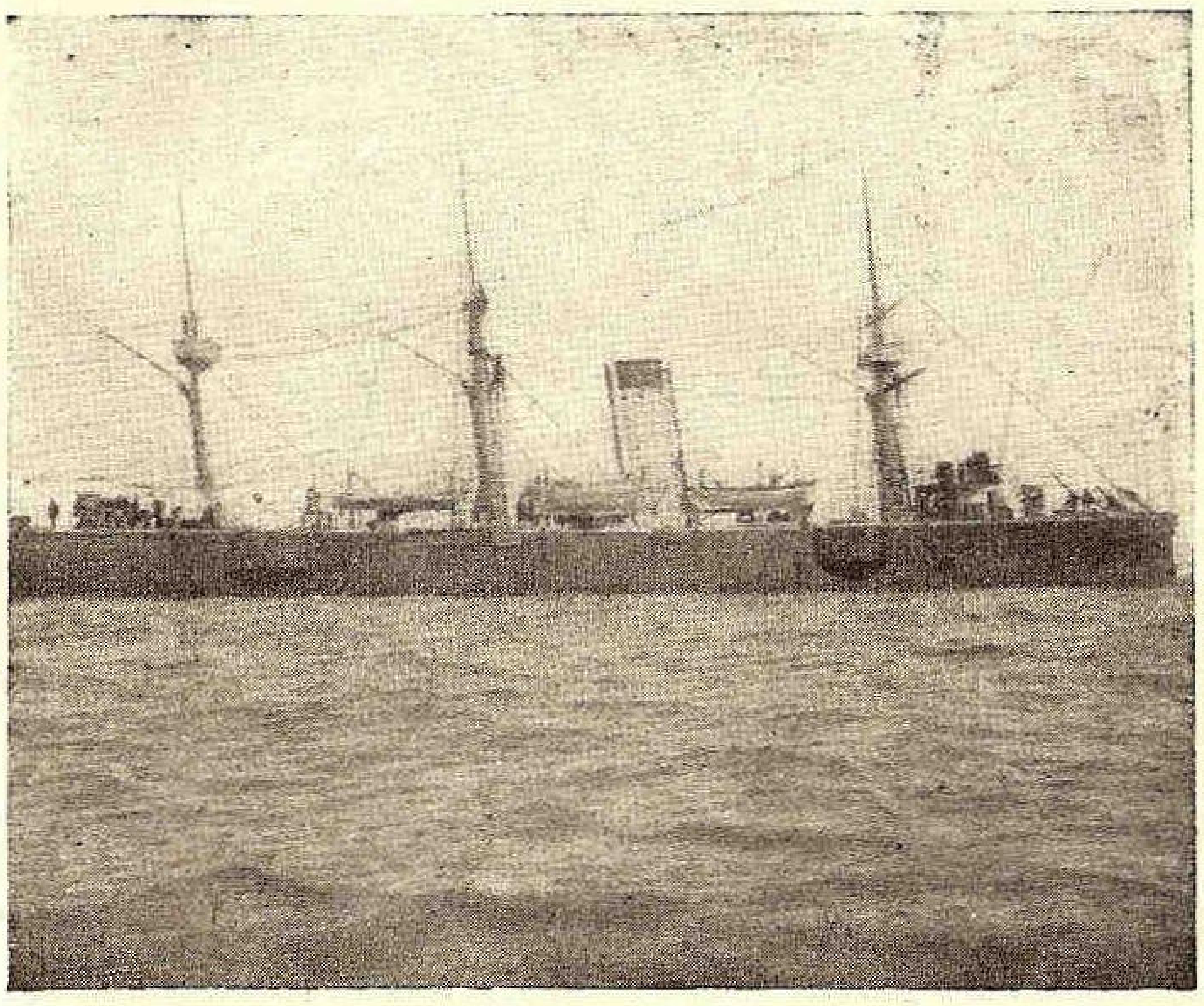
OSIN
Benzina
OSIN
DE VÂNZARE IN TOATĂ ȚARA
DISTRIBUȚIA

Un pavilion de onoare și un botez

In marinele cu tradiție este obiceiul ca la bordul navelor al căror nume e legat de un ținut, un oraș, o familie, reprezentanții acelui ținut sau oraș ori urmașii familiei, să înzestreze nava cu un pavilion de onoare care se ridică la pupa navei în momentul unei lupte sau la solemnități.

Deși marina noastră e tânără și ca atare aproape fără tradiție, totuși câteva nave au fost onorate cu o asemenea atențiune.

Astfel, monitorul „I. C. Brătianu", se fălește cu un asemenea pavilion de mătase brodat de doamnele din această istorică familie, cu atât mai mult, cu cât poartă și decorația „Steaua României" cu panglică de „Virtutea Militară", pentru vitejia din războiul de întregire.



Crucișătorul «Elisabeta»

Vaporul S. M. R. *„Alba Iulia"*, a primit de asemenea un pavilion de onoare, brodat de doamnele din acest tot atât de istoric oraș, înmânarea lui de o delegație cu prefectul, primarul și protopopul în frunte făcând obiectul unei serbări de care s'a vorbit la timp. Cu acest prilej s'a remarcat de unul din vorbitori că gestul e cu atât mai măreț, cu cât nu toate orașele sau ținuturile noastre s'au gândit la o asemenea atențiune, deși avem, între altele nava „Constanța". Vremea nu-i trecută însă.

O serbare măreață, a avut loc, la 10 Mai 1915, pe bordul crucișetorului „Elisabeta", când s'a sfințit și ridicat un asemenea pavilion de onoare, dăruit de D-na și D-nul *Leon Cantacuzino*, în prezența autorităților și a unei numeroase asistențe. Cu acest prilej, a fost creștinat și fiul d-lui Amiral Pantazi, naș fiind d. *Vice Amiral Urseanu*, fost comandant al crucișetorului, în călătoria din 1895, la Kiel și Stockholm.

După botezul pavilionului și copilului, d. *Amiral Eustațiu Sebastian*, Comandantul și Inspectorul General al Marinei la acea epocă, a ținut următoarea cuvântare :

Domnilor,

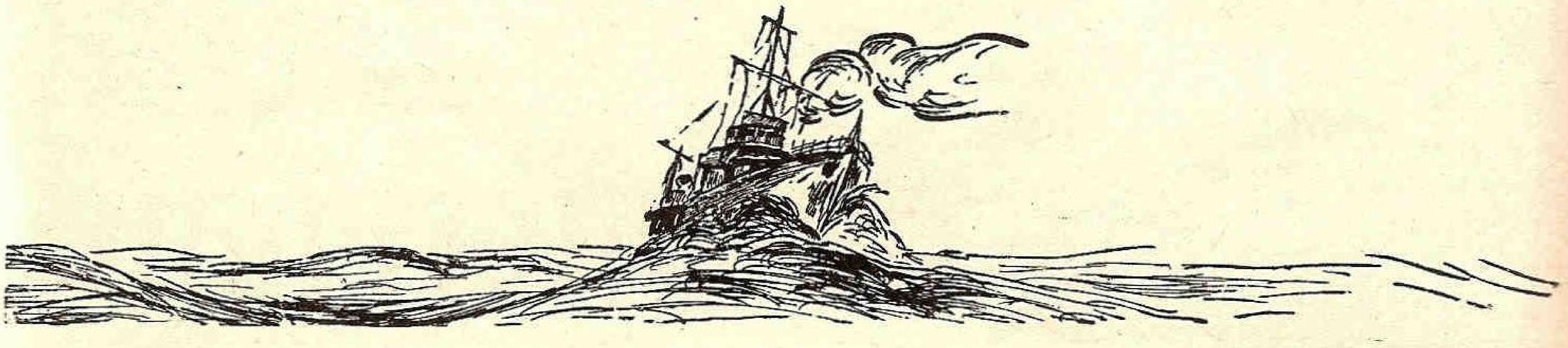
Insemnătății ceremoniei religioase, ce a avut loc, la bordul acestui bastiment, prin botezul copilului camaradului nostru, Comandor Pantazi, Comandantul vasului, îi urmează Inălțătorul ceremonial marinăresc : „Garda la pavilion. Atențiune ! Sus".

Acestea sunt comenzile regulamentare ce se dau pentru ridicarea pavilionului (drapelului) național de războiu, la bastimentele de războiu.

Ocaziunea ce ni se prezintă astăzi, pentru săvârșirea acestui ceremonial o datorim frumoasei inițiative și dărniciei D-lui și D-nei Leon Cantacuzino, donatorii acestui admirabil pavilion de războiu, pentru crucișetor. Acest dar, cu adevărat princiar, ca și familiile din care descind donatorii, este primul la noi în țară, care se dă marinei în asemenea condițiuni.

Aducând din partea întregei Marini, cele mai călduroase mulțumiri donatorilor, îi rog să primească și din partea mea, cele mai afectuoase felicitări, pentru acest înalt act național.

Domnule Comandant, vă încredințez Dv. ofițerilor și echipajului Crucișetorului, acest pavilion de răzbŏi special, cu încrederea desăvârșită că veți face totul pentru a-l păstra falnic înălțat, la locul de onoare, în toate ocaziunile excepționale, pentru gloria Marinei și mărirea Neamului nostru.



Dela un număr la altul

Acum când navigația s'a reluat de mult pe întreaga Dunăre, putem face bilanțul exportului din perioada lui redusă, cea de iarnă. Așa, portul Sulina, deobiceiu foarte activ iarna, a exportat cantități foarte mici de cereale iarna aceasta, și acelea încă în bună parte bulgărești. La Constanța petrolul este în continuu regres de câteva luni. De asemeni și exportul în Levant arată o oarecare stagnare. In schimb se închee numeroase tranzacții, cu Franța, vasele S. M. R. afectate liniei Mediteranei Occidentale plecând cu plin caric. La 28 Martie a plecat din Constanța pentru Marsilia, „Ardealul" retras de pe linia Levantului.

*

In ziua de 11 Martie a sosit la Constanța noua achiziție a P. C. A.-ului, draga „Midia" destinată lucrărilor dela Tașaul. Construită în 1929 la Aberdeen, a purtat numele de „San Juan" și aparițiunea cunoscutei firme daneze Mouritzen.

Este o unitate foarte modernă fiind în deosebi de bine înzestrată în aparate de dragaj. Poate dragà cu sorb până la 16 m. adâncime și cu un randament de 1.600 m. c. pe oră, cu cele 4 bene ce are la bord poate dragà până la 35 m. cu randament de 450 m. c. pe oră. La mare calmă atinge viteza de 10 mile.

Draga a plecat din Aalborg în ziua de 12 Februarie a. c. sub comanda d-lui Căpitan Petre Popescu din Serviciul Porturilor Maritime, secondat de un echipaj românesc, și având la bord și 6 danezi specialiști în manevra aparatelor de dragaj.

Escala s'a făcut la Falmouth, Lisboa și Malta pentru aprovizionare cu combustibil. Timpul rău ce a ținut cât a durat voiajul a făcut ca aceasta să ție o lună încheiată. Orice marinar își dă seama că acest voiaj cu o dragă, în toiul lunilor celor mai rele pe mări ca Mâneca, Biscaya și Neagră, înseamnă unul din cele mai grele examene date de mateloții noștri.

*

La 26 Martie a sosit la Constanța, yachtul „Luceafărul" proprietatea M. S. Regelui, venind dela Pireu, unde a iernat.

*

Un accident nenorocit întâmplat la bordul canonierei „Ghiculescu" a costat viața a doi soldați. Cauza a fost descompunerea unei cantități de negru de fum în magazia de pituni a navei, descompunere ce a asfixiat cinci persoane din echipajul navei. Din aceștia, datorită în special ajutorului imediat dat de echipa Salvamarului și a baloanelor de oxigen dela submarin, s'a reușit a fi readuși la viață trei din asfixiați.

*

In străinătate evenimentele mai importante navale au fost legate de cele trei focare existente sau probabile de război, Spania, Extremul Orient și Europa Centrală.

*

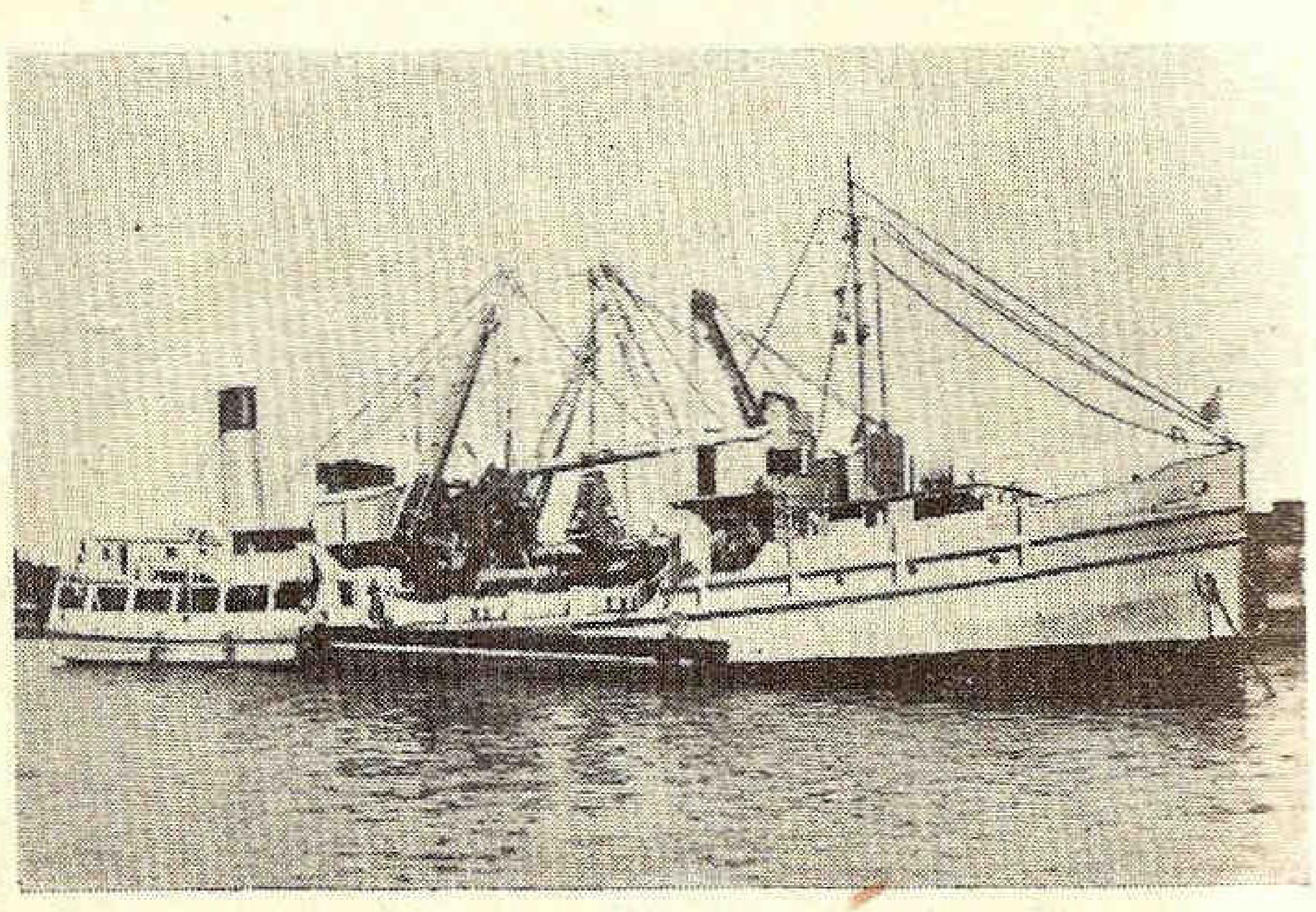
In Mediterana, un angajament de noapte între forțele naționaliste și republicane, a dus la torpilarea și scufundarea celui mai mare și modern crucișetor spaniol „Baleares", navă amiral a escadrei naționaliste.

Distrugătoarele engleze ce se aflau prin partea locului au salvat o parte din echipaj.

*

Refuzul Japoniei de a adera la Convenția Navală de la Londra în 1936, a dus azi la perspectivele unei denunțări colective a acelei Convenții de către statele semnatare Anglia, St. Unite și Franța.

Intr'adevăr, se pare că faimoasele chiurasate japoneze în construcție, depășesc cu mult cele 35.000 tone cât se fixase ca tonaj maxim pentru navele de linie, la Londra.



Draga P. C. A.-ului «Midia»

Aceasta va obliga și pe celelalte mari puteri la construcții similare și va activa și mai mult cursa înarmărilor.

*

Anexiunea Austriei la Germania ne-a adus în această lună a lui Mart, un nou și mare concurent pe Dunăre.

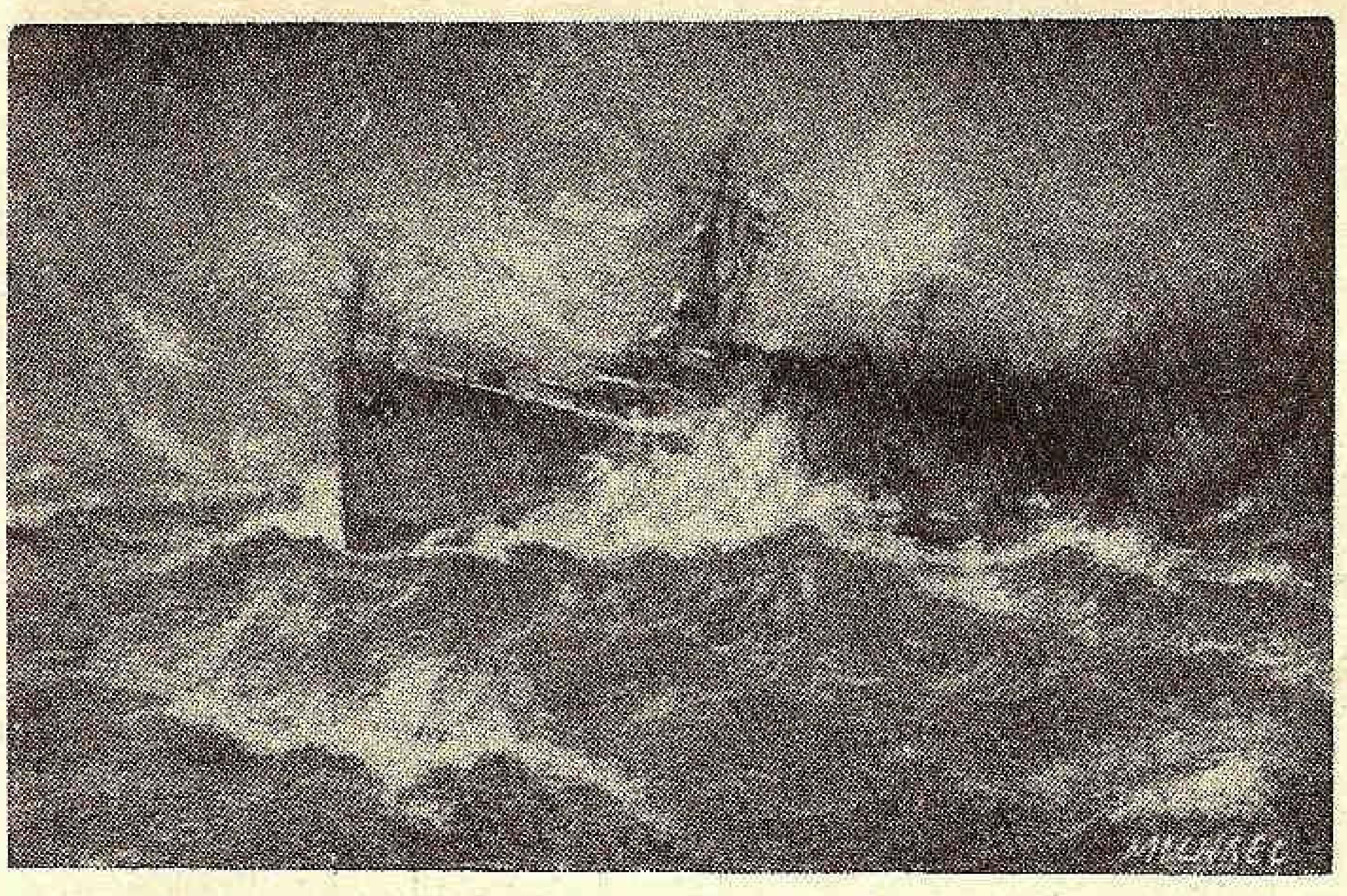
Graba cu care s'a anunțat înființarea unei forțe navale pe acest mare fluviu, indică clar intențiile germane la Dunăre.

Probleme noui se nasc în echilibrul forțelor în bazinul danubian și 'n regiunile în ființă pe Dunăre.

Comisia Internațională a Dunării, dacă vrea să supraviețuiască va trebui probabil să se adapteze nouilor condiții geografice.

Oricum noi trebue să avem ochii deschiși la Dunărea noastră, garanție de independență și liberă propășire.

SIMBAD



Distrugătorul „Regina Maria" în luptă cu furtuna

Un botez istoric

Spre țara Eladei, c'un sol strălucit,
O navă regească se'ndreaptă.
Vitejii cu fiul de Domn au pornit
Iar mare cea neagră-i așteaptă.

Dau mola... 'nainte — și prova în piept,
Luă largul spre țărmul cu soare
Solia de Rege Viteaz și 'Nțelept,
S'o ducă pe valuri de mare.

. . . .

Tăcere — doar marea și cerul. In larg,
Cresc valuri din valuri — smolite.
Se'nalță, aleargă, se sbat și se sparg,
Din funduri de-abise pornite.

Cu toate se-aruncă spre cerul de scrum,
— Năprasnic le bântuie vântul —
Și celor plecați pe regescul lor drum,
Par'că le sapă mormântul.

Iar marea desface cu sgomot de iad,
Spre navă, o groaznică gură.
Abisuri de smoală se cască.... și cad,
In golul de moarte și ură.

Talazuri înalte cât munții se'ntind
Spre golul deschis — mai aproape,
Se'mpreună, coboară, urcă și prind,
Deasupră-le giulgiul de ape.

Se urcă noui coame de val — recad iar,
Și marea pe punte se sparge,
Șrapnele lichide în lături când sar.,
Frâng drugi de oțel, rup catarge.

Chesoanele grele din loc se desprind,
Iar cabluri se rup — ca de bardă,
Când vântul cu cerul și marea se prind,
Pe toți marinarii să-i piardă.

Tribordul, pe care talazuri l'ascund,
Se'ntoarce pe-o coastă... și cade.
In loc să-i zici dreapta, acum îi spui fund —
— Se pleacă de cincizeci de grade!

Vin valuri gigante și cad peste bord,
Iar nava se'nclină într'una,
Busola arată că Sudul e Nord,
Când marea și cerul sunt una.

Din urmă năprasnice valuri pornesc,
S'acopere nava cu spumă,
Și munții de apă, din alți munți ce cresc,
Cu mâini de titan o sugrumă.

. . . .

Dar, iată, furtuna e'nvinsă; slăbesc —
Și viscolul, vântul și valul,
Din stânga în zorii de ziuă sclipesc,
Drept candele, faruri,... e malul!

Cu gândul la Domnul și Rege au stat,
Matrozii, în ger și furtună,
Crâncen cu groaznica mare-au luptat,
C'un brav Voevod împreună.

Acel care mâine un Rege va fi,
Nădejdea întreagă a Țării,
Pe Nava „REGINA MARIA" primi,
Botezul de moarte al Mării.

In dreapta-I un sceptru, în stânga-I trident,
Cuvine-se drept ca să poarte,
Acel care Mării ținutu-ia piept.
Râzându-și de ea și de moarte!

Și-acelor ce mâine de Țară chemați
Vor fi, pentru toți vor rămâne,
Eroii de-apururi de noi neuitați,
Mândria Marinei Române!

NAKY VAL

Infruntând furtuna

Pe creste, în adâncuri, pe valuri spumegânde,
Abisul, depărtarea, pe apele crescânde, —
Prin viscol, prin furtună, prin uragan cu ploaie,
Sub tunete de valuri „REGINA" 1) se îndoaie;

Din pupa către prova, pe puntea pustiită,
Talazurile mării într'una se agită,
Spălând, lovind sinistru, în gemete nebune,
Iar sus în arboradă se vaită vântu'n strune.

Prin porțile etanșe, distruse de furtună,
Pătrunde apa rece în curgere nebună.
Și valul straniu crește, iar groaza ne pătrunde, —
Dar țipătul durerii în suflete s'ascunde.

Eroic matelotii la postul datoriei;
Mecanicii, fochiștii, în mijlocul urgiei,
Stau neclintiți de valuri, de frică și de vânt,
Cu inima 'ncordată într'un suprem avânt.

Căci marea lor nădejde, — isvor de 'ncurajare —
In mijlocul tempestei ce bântue pe mare,
E fiul cel mai mândru al Țării, iar norodul
Lui astăzi I se'nchină: „TRĂIASCĂ VOEVODUL".

NICOLAE LISSESCU

---

1) N. M. S. „Regina Maria".

Furtună . . . la far !

II

La farul de piatră, ce-aruncă lumină
Și drumul arată, pe unde să vină
Acei de pe mare, ce duși sunt departe,
La farul de piatră, ce trist e in noapte !

Tessaro e strajă. Din vârf tot privește
Spre casa frumoasei, pe care-o iubește.
E singură-acolo, bălaia Adar,
Minune ce soarta i-a dat-o in dar.

La trupul ei tânăr, gândind se'nfioară.
Căci pielea-i ca floarea de albă fecioară,
Cu părul din raze și ochii de cer.
Ea pare-o poemă cu dulce mister.

El, strajă-i intr'una, luminii din far.
Cu dorul de-acasă se luptă'n zadar !
Și gândul îi sboară și trece de mare...
. . . .
E singură-acolo și fără-apărare !

Dar, iată, un tânăr sosește zâmbind,
Hiacinto frumosul, de-acasă venind.
I-aduce merinde, trimise de ea,
Cu ruga să vină, s'o vadă ar vrea.

Cuprins intr'o vrajă de dulce ispită,
Hiacint povestește de blonda iubită.
Tessaro-l ascultă și-l roagă să stee,
Mai des să-i păzească frumoasa femee !

Hiacint iar plecat-a. El strajă stingher,
Rămas-a în mijloc de mare și cer.
In minte o vede pe-Adar cum zâmbește...
Hiacint e acolo, de el îi vorbește.

Deodată în minte îi trece-un fior....
In gând il zărește, șoptindu-i cu dor ;
Adar cea frumoasă, mâhnită nu pare...
. . . .
E singură-acolo și făr'apărare !

Talazuri spumoase spre far se frământă
Talazuri pumnalele'n suflet împlântă ;
Otrava cumplită ce-Othelo simțit-a
Și minte și suflet, pe loc mistuit-a.

In vaer de groază mugește furtuna.
Iar marea se sfarmă, se sbate, nebuna !
Tessaro nu simte a mării urgie ;
El simte trădare, e sigur, o știe !

Cu ochii în flacări, sudoare pe frunte,
Ah ! Cum ar porni-o și iadul să'nfrunte !
Să-i vadă, să prindă amanții mișei.
Iar moartea veni-va să-i ia, pe toți trei !...

Un fulger străpunge din cer o bucată,
Și cade în marea ce urlă turbată ;
Dar trăsnetul stinge lumina din far,
Și bezna, stăpână e fără hotar !

Tessaro nu vede, n'aude ceva...
El pumnii își strânge, cu gândul la ea.
Să fugă acolo ! Dar gestul e van !
Scrâșnește Tessaro in râs de Satan...

Departe s'aude, prelung, ascuțit,
Un glas de sirenă, de vas rătăcit....
Tessaro tresare ! Se cere-ajutor.
Sunt vieți în pericol ! Salvarea o vor....

Iși uită mâhnirea și ura haină,
Aleargă Tessaro, dând drum la lumină...
Și cugetă'n sufletu-i, bun, fericit,
La viețile, care prin el n'au pierit !

Sirena voioasă anunță salvarea !
. . . .
Dar, plânge Tessaro, și plânge și marea !

LILLA GIUȘCĂ SPERANȚIA

Noapte în port

In port e noapte adâncă, și jale,
Dorm nave obosite din marea pribeagă
Iar digul în zare nesfârșit aleargă,
Atrăgând corăbii în mrejele sale.

Prin ceața adâncă și farul se pierde
Iar nava smucită în larg e de valuri,
Lumina se'neacă isbită, pe maluri
Ș'abia se mai vede când roșie, când verde.

Un murmur străbate sinistra tăcere :
Suspină durerile celor plecați
Și jalnic, pescăruși, în noapte alungați,
In van cată lumina ce'n ceață acuma piere.

Furtuna aduce pe valuri un mort...
Și ploaia în noapte începe să cadă
Inlesnind năprasnic a mării aspră pradă,
Și plouă pe nave, pe mare și'n port...

Iar albele vase cu forme bizare
Trosnesc, de vânt și ploaie isbite...
Ele-au văzut adesea vijelii cumplite,
Și-au ascultat adesea urlete de mare.

Iar cel adus aici de aspru-i sort,
In basme fantaste, se sbate, se frânge
Și basmele's triste de-ți vine a plânge,
Când omul petrece o noapte în port .

ANNE MARIE RUDEANU

Adunarea generală a Ligii Navale Române

Duminică 27 Martie, orele 10 a avut loc în sala de festivităţi a Cercului Militar adunarea generală a Ligii Navale Române. Adunarea a fost prezidată de D-l Amiral *I. Coandă,* Vice Preşedinte ales al L. N. R., asistat de D-l Amiral *P. Bărbuneanu,* comandantul Marinei Regale, Vice Preşedinte de drept şi secretariatul.

Au luat parte, ca delegaţi ai filialelor d-nii: Dan Sărăţeanu Preşedintele Filialei Galaţi, G-ral Georgescu-Pion (Chişinău), Dr. Radu (Cet. Albă), Comandor Stoianovici (Constanţa), Lt. Col. Gheorghe (Galaţi), M. Costopol (Silistra), H. Coca (Tulcea).

Din Capitală: Vice Amiral Bălănescu, Vice Preşedinte de Onoare; Comandor A. Gheorghiu, Secretar General al Ministerului Aerului şi Marinei; Profesor Nae Dumitrescu, Preşedintele Societăţii Tinerimea Română; Avocat Ardeleanu; Dir. August Henri, C-dor Andonie, C. Amiral Boerescu, C-dor A. Bărdescu, Dir. Bucuţă Em., Blezu, Buchalter, Ing. Blezu, C-dor N. Bărdescu, C. C-dor Cristescu, Căp. Chiriacescu, Dir. Culea Apostol, C-dor G. Coandă, Dr. Codrescu Florin, Ing. Cotovu, Căp. Dobriceanu, Ing. Lt. Col. Demetrescu, Insp. A. Daia, Căp. Economu, C-dor Adj. Preda Fundăţeanu, Vice Amiral Gavrilescu, Col. Giuşcă, Ing. I. Ghica, N. Georgescu, Ing. N. Georgescu, D-ra Georgescu, D-na Georgescu C., C-dor I. Georgescu, G. Ghezzo, C-dor Herter, Col. Iernici, C-dor Istrate, submaestru Jianu, Comodor Koslinski, C-dor E. Maxim, Ing. Mihalescu, Sublt. Mâşcă, Căp. I. Mircescu, G-ral N. Negreanu, Lt. Negulescu, C-dor Nedelcu, C-dor Niculescu Radu, Col. Negulescu Corneliu, C-dor Oprişanu Em., I. Oprescu, Arh. V. Popescu, Consil. Papadat, Av. Fl. Petrovici, Dr. I. Paulian, Dr. G. Popescu, C-dor Roman, Col. U. Sâmboteanu, C-dor Sion, D-na Şerban Ana, Ing. Insp. Vardala, Ing. Gr. Vasilescu, Dr. Verzaru, Maestru C. Zamfirescu.

D. *Amiral I. Coandă,* Vice Preşedintele L. N. R., deschide adunarea generală, arătând că toate formalităţile au fost îndeplinite.

D. *Comandor A. Negulescu,* secretar general, dă citire dării de seamă a activităţii pe 1937, pe care adunarea generală o aprobă.

D. *Ing. N. Georgescu,* cenzor, dă citire raportului cenzorilor. Adunarea aprobă raportul şi dă descărcare comitetului de gestiunea pe 1937.

COTIZAŢII. Cotizaţiile anuale ale membrilor se stabilesc astfel:

280 lei membrii majori.

140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi.

240 lei ofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

120 maeştri militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Fiecare membru primeşte gratuit revista „Marea Noastră". Soţia şi copiii membrilor, vor plăti o cotizaţie de 60 lei, fără a mai primi revista.

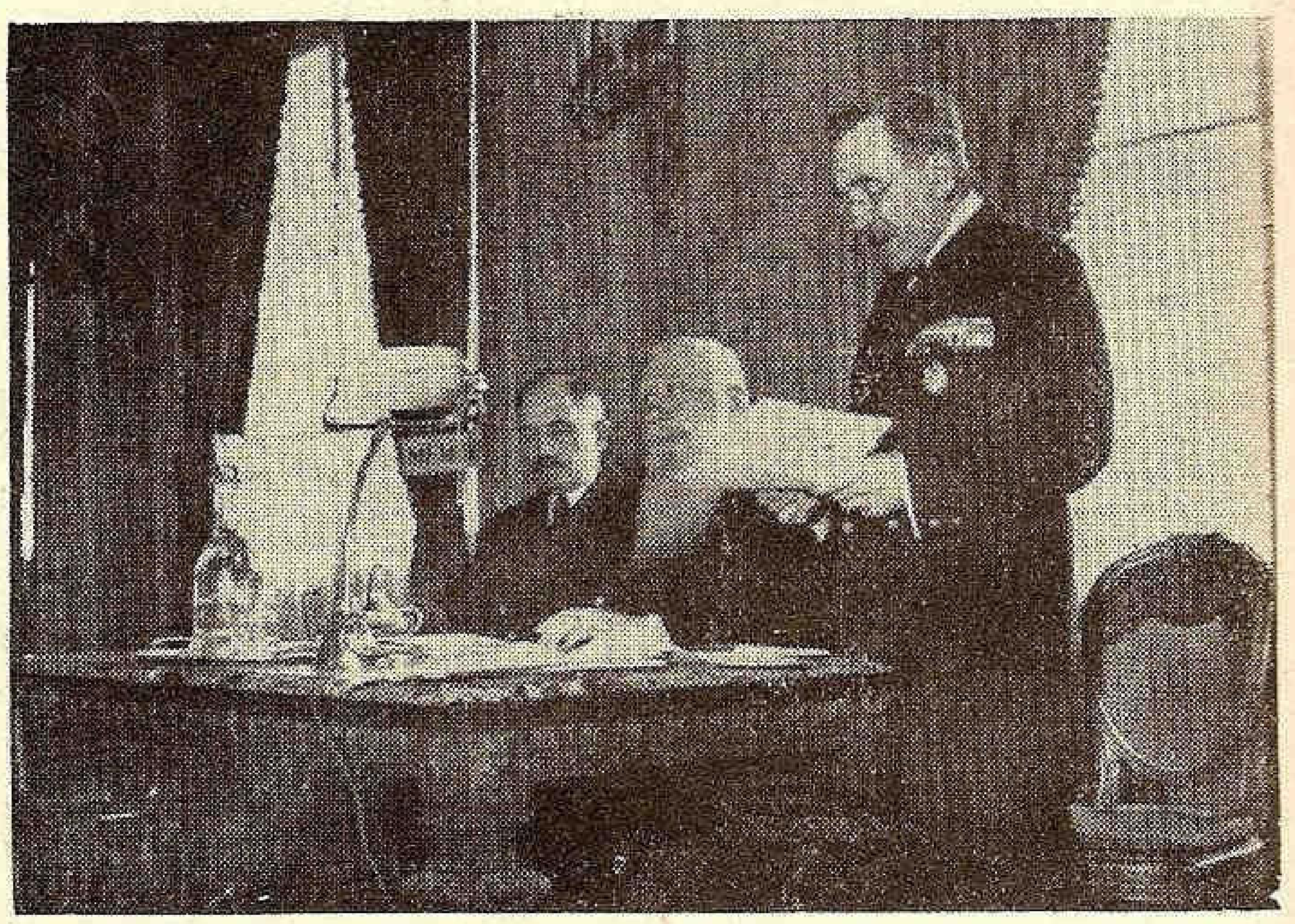
Intrucât filialele şi-au întocmit bugetele cu vechile cotizaţii, cele votate de adunarea generală se vor aplica nouilor membri, iar celor vechi cu începere dela 1 Ianuarie 1938.

COTA filialelor din cotizaţii rămâne aceiaşi de 20%.

COTIZAŢIILE PENTRU TINERET conform art. 62 se stabilesc la lei 60 anual, primind în schimb revista „Marea Noastră pentru tineret" care va apare trimestrial. Comitetul central va stabili amănuntele.

MEMBRI IN COMITET. Se aprobă cooptarea în comitetul central la vacanţele ivite a d-lor: Ing. Cotovu, Ing. Demetriade Paul, General Uică, Colonel Negulescu Corneliu şi Comandor Roman August.

VICE PREŞEDINŢI şi MEMBRI DE ONOARE. Cu Inalta aprobare a Augustului nostru Preşedinte şi în urma propunerii Comitetului Central, sunt proclamaţi, pentru sprijinul acordat Ligii:



Secretarul general citind darea de seamă

D-l Ministru *Radu Irimescu,* Vice Preşedinte de onoare.

Sanctitatea Sa Dr. *Miron Christea,* Patriarh al României şi Prim Ministru, membru de onoare.

D-l Prof. Universitar *N. Iorga,* ministru de Stat, membru de onoare.

D-l Prof. Universitar *S. Mehedinţi,* membru de onoare,

CENZORI. Se realeg pentru un an d. Av. Pantazi, Ing. Ghica, Ing. N. Georgescu, Ing. Th. Gâlcă, Cons. Papadat şi N. Georgescu, ca cenzori şi supleanţi.

UNIFORMA. Cu Inalta aprobare se stabileşte o uniformă, care se va purta numai la manifestările L. N. R., adunări, serbări, solemnităţi, etc. Ea e compusă din:

Şapcă bleumarin, cu coafă albă vara, trofeul Ligii cu coroană regală.

Sacou bleumarin închis cu 4 nasturi negri civili la două rânduri; insigna Ligei la reverul stâng.

Cămaşă, guler, cravată neagră.

Pantaloni bleumarin închis, vara albi.

Pantofi negri, vara albi.

D-l *Amiral Coandă* arată că deşi ordinea de zi este terminată şi nu s'a primit nici o propunere în termenul și condițiile prevăzute de statute, totuși cine dorește a lua cuvântul pentru bunul mers al Ligii, îl poate cere.

D. General Georgescu Pion vorbește în sensul că aflându-se la Chișinău, în calitatea oficială de comandant al garnizoanei, și-a dat silința de a organiza o filială a L. N. R., ceeace a reușit înscrindu-se 300 membri. A constatat, cu această ocaziune, că se poate face ceva, se poate chiar face mult, atunci când se pune inimă, pentru a da un bun exemplu cetățenilor din localitate, pentru împlinirea misiunii românismului în această parte a țării. Se poate îndrepta atențiunea asupra tuturor localităților dealungul Nistrului și a litoralului Mării Negre. Iată că misiunea românismului se poate aplica prin L. N. R. Trebue întrebuințată autoritatea mai presus de orice, acolo unde mijlocul apelului nu isbutește. Mutat, în interes de serviciu la Tg. Mureș, vorbitorul făgăduește că va înființa o filială și acolo.

D. Amiral Coandă mulțumește D-lui General Georgescu Pion pentru străduințele depuse la Chișinău; nădăjduește că, prin plecarea D-sale de acolo, va ști să lase urmaș al Ligii, astfel ca filiala din Chișinău să continue mai departe; iar pe de altă parte, păstrează speranța că și la Tg. Mureș, unde D-l General e mutat, va rămâne credincios, ca membru al Ligii. D-l Amiral Coandă amintește cuvintele M. S. Regelui în sensul că toți fiii țării trebue să fie membri ai L. N. R.

D-l Amiral I. Coandă dă citire telegramelor omagiale

D-l Emanoil Bucuță arată că se vor împlini 25 de ani de când Cadrilaterul dobrogean s'a alipit de România. D-l Prof. Brătescu lucrează la o monografie, la care și unii din membrii Ligii colaborează. D-l Profesor Gusti strânge materialul pentru o lucrare asupra Dobrogei. Ministerul Educațiunii Naționale intenționează să ridice câteva clădiri pentru cultura poporului în Dobrogea. Echipele regale activează de doi ani în Cadrilater. Vorbitorul propune ca membrii Ligii noastre să contribue la această comemorare a alipirii Cadrilaterului dobrogean la Patria mumă. Turtucaia e un centru important în Cadrilater și are mulți pescari români. Filiala de acolo să acționeze cu prilejul acestei comemorări, după un anumit program și mijloace materiale îngăduite de posibilități.

D-l Amiral I. Coandă, mulțumește D-lui Bucuță și-l roagă a face propuneri concrete care să fie cercetate de comitetele Ligii.

D-l Vice Amiral Bălănescu mulțumește D-lor Amiral Coandă și Comandor Negulescu pentru munca depusă, pentru continua activitate la L. N. R. Semnalează înfăptuirile de până acum; e nevoie de încă mai multă propagandă în toată țara. De aceia să facem apel la toate energiile cari se găsesc în porturile noastre spre a ajuta Liga. Cât pentru subscrierile pentru vasul-școală „MIRCEA" e nevoie ca și marii deținători de bunuri materiale în țară să contribue la această inițiativă a noastră. Pentru propunerea făcută de d. Bucuță, e de aceiaș părere. Adaogă ca să începem să ne gândim la împroprietărirea marinarilor noștri în Deltă. Trebue să se înființeze un Aquarium la Constanța, un vechi deziderat al Ligii.

D-l Amiral Coandă mulțumește D-lui Vice Amiral Bălănescu pentru tot ceeace a făcut pentru marină și L. N. R., atât ca fost comandant al forțelor marinei militare cât și ca Vice Președinte de Drept al Ligii. Suntem încredințați că, fără sprijinul oficialității noastre de Stat, L. N. R. nu poate progresa. Speră că și în viitor liga va fi sprijinită. Să ne amintim în acest ceas de înalții Ocrotitori Regali: M. S. Regele, M. S. Regina Maria, A. S. R. Marele Voevod Mihai, A. S. I. Arhiducesa Ileana.

D. Comandor Istrate, arată că până în prezent, membri Ligii sunt, în majoritate, compuși din marinari; e de dorit ca să se înscrie și ceilalți cetățeni. Să se facă apel la școli — prin Ministerul Educațiunii Naționale — în toate capitalele județelor; să se pornească ofensivă pentru intensificarea acțiunii, astfel ca numărul membrilor noștri să sporească. Să aibe loc concursuri interșcolare, cu subiecte marinărești, care să aibe drept urmare că elevi premiați la aceste concursuri să se poată bucura de excursiuni pe apele noastre. Deasemenea să fie organizate și pentru membrii majori.

D-l Amiral Coandă mulțumește D-lui Comandor Istrate pentru propunerile făcute, care sunt și punctele de căpetenie ale Ligi, care desigur că vor fi înfăptuite pe măsura sporirii membrilor și a măririi fondurilor bănești.

D-l Amiral Gavrilescu face două propuneri: *a)* In acest an se împlinesc, la 21 Mai, 50 de ani dela prima furtună înfruntată de vajnicul bric „MIRCEA", ca atare să se sărbătorească acest eveniment marinăresc, care coincide cu altă furtună înfruntată de distrugătorul „REGINA MARIA", pe care s'a găsit Marele Voevod Mihai; *b)* Să se retipărească toată opera colonelului de marină Drăghicescu.

D-l Căpit. Mircescu, ca ofițer provenit de pe „MIRCEA", reamintește că bătrânul MIRCEA e pe cale de a dispărea, ca atare propune să fie reparat și să servească drept muzeu marinăresc.

O parte din participanții la adunarea generală a L. N. R.

Sărbătorirea C. Amiralului Isbășescu

Duminică 20 Martie 1938, a avut loc un banchet — dat la Școala Navală din Constanța, în cinstea Domnului C. Amiral Isbășescu Ioan — Comandantul Litoralului Maritim — cu ocazia trecerii Domniei Sale în cadrele de rezervă.

La această frumoasă și camaraderească sărbătorire au luat parte:

Domnul *C'Amiral Bărbuneanu Petre* — Comandantul Marinei Regale —, D-l *General Macici Nicolae* — Comandantul Diviziei IX-a —, D-l *C'Amiral Schmidt Victor* — Comandantul Forțelor Navale, — Comandorii *Pogonatu C-tin, Constantinescu Al., Dumitrescu Alexandru, Rătescu Ovidiu* — Comandantul Sub-regiunii Aeriene a Litoralului Maritim —, Căpitanii Comandori: *Drăghicescu Ferdinand, Iacomi Dorin, Roman August;* Cpt. C-dor *Av. Negru Constantin, Vlădescu C-tin, Stoianovici Alexandru, Bălan Iacob, Butaș Octavian,* precum și întreg corpul ofițerilor din unitățile de Marină din garnizoana Constanța.

Au luat parte deasemenea ofițerii din Flotila de Hidroaviație, cari au ținut cu această ocazie să-și manifeste frumoasele lor sentimente față de Domnul C'Amiral Isbășescu, care timp de 5 ani, în calitate de Comandant al Diviziei de Mare și al Litoralului Maritim a asigurat o perfectă și rodnică colaborare între forțele navale și hidroaviație.

Serbarea a decurs într'o atmosferă de frumoasă și desăvârșită camaraderie. D-l C'Amiral Bărbuneanu închină primul pahar de șampanie în sănătatea M. S. Regelui Carol II-lea în uralele ofițerilor cari în acea clipă aveau primul lor gând îndreptat către M. S. Regele.

După o scurtă pauză D-l C'Amiral Bărbuneanu, elogiază pe sărbătorit prin următoarea cuvântare:

„Domnule Amiral, scumpe și iubite camarad și prieten,
„Am ținut din toată inima să iau parte la această sărbătorire, pe care ți-au pregătit-o cu toată dragostea camarazii pe care i-ai avut sub comandă până acum. Este o frumoasă manifestare de înălțare sufletească din partea subalternilor tăi, cari au voit să-ți dovedească de câtă iubire te-ai bucurat din partea lor.

„In anul 1903, ai intrat cu pași hotărâți în cariera ce ți-ai ales, îmbrăcând cu mândrie haina de marinar, condus de o nădejde: să servești Țara în nobila armă a Marinei.

„Ca tânăr ofițer, a trebuit să înveți și să-ți însușești multiplele cunoștințe ale complexului armelor de cari se folosește Marina și în scurt timp ai fost în stare prin agerimea spiritului tău, prin înțelepciunea ta și prin marea capacitate de acumulare, să aduci foloase Marinei în toate domeniile, în special în ramura artileriei.

D-l Contra-Amiral Isbășescu în mijlocul camarazilor săi

„In războiu ai fost un prețios colaborator al Șefului, care conducea operațiunile și nu ai lipsit, ca prin renunțare la personalitatea ta să dai Șefului tot bunul tău de idei, pentrucă nu aveai alt scop decât servirea Patriei.

„In toate manifestările activității tale ai știut să păstrezi acelaș admirabil echilibru al firii; înțelept, integru, generos, moral, preocupat totdeauna de dorința de a proceda cât mai bine, cât mai util, cât mai drept.

„Deși cumpătat în vorbe, în expuneri ți-ai exprimat întotdeauna convingerile tale documentate și părerile tale erau ascultate cu atențiune, căci se simțea că nu te clatină dela dreapta judecată nici-o preocupare personală și nici un sentiment altul decât al unei convingeri obiective și chibzuite.

„Dacă în cariera ta ai avut uneori și amărăcini, acestea nu au putut să te determine la vre-o incriminare, ci din contră la o îndoită încordare la muncă.

„In puținele vorbe exprimate am căutat să arăt calea dreaptă ce ai urmat în cariera, pe care a-i încheiat-o

---

D. Al. Daia, vorbește despre filiala dela Giurgiu, de care e legat sufletește, care are numai 25 membri. Promite că toți elevii școalei de pescărie de acolo vor fi înscriși ca membri ai L. N. R.

D-l Amiral Coandă mulțumește tuturor membrilor și delegaților participanți la această adunare și-i roagă să îndrepte acelaș gând și aceiaș simțire către Inalții Ocrotitori ai L. N. R.

Toți asistenții se scoală în picioare; apoi D. Amiral Coandă citește cele două telegrame:

M. S. Regelui,

Membrii Ligii Navale Române, întruniți în adunare generală anuală în ziua de 27 Martie 1938, în sala festivă a Cercului Militar din Capitală, votând chestiunile discutate la ordinea zilei, își îndreaptă gândul către Majestatea Voastră, Marele Ocrotitor și Animator, asigurându-vă de întregul prinos de recunoștință și devotament al tuturor membrilor, cari se străduesc să activeze conform Inaltelor îndrumări ale Majestății Voastre, ca Președinte al Ligii.

Vice Președinte, *Amiral I. Coandă.*

M. S. Regina Maria.

Membrii Ligii Navale Române, întruniți în adunare generală anuală, își îndreaptă gândul către Marea Ocrotitoare a Ligii, înălțând rugi pentru grabnica și deplina însănătoșire a Majestății Voastre.

Vice Președinte, *Amiral I. Coandă.*

Se intonează Imnul Regal Român, ascultat de întreaga asistență, în picioare.

„astăzi şi noi, cei care rămânem, nu putem desprinde în
„întregime personalitatea ta, nu putem cuprinde cu ochii
„prezentului tot rodul muncii tale în cei 35 de ani, pe
„care i-a închinat Marinei şi care se profilează în adân-
„curile viitorului.

„Suntem însă datori faţă de generaţiile viitoare de
„marinari să spunem, că Amiralul Isbăşescu a fost omul,
„care prin înţelegerea lui a ştiut să iubească şi să fie
„iubit de camarazi, a înţeles să aprecieze pe fiecare cu
„gândul drept şi cugetul curat şi a întrebuinţat vorba
„blândă pentru a îndrepta răul care rodea sufletul celor
rătăciţi.

„Dragă Isbăşescu, aşa ai fost şi aşa vei rămâne prin-
„tre noi, căci chiar dacă astăzi eşti în rezervă, mâine,
„când Ţara va apela la fiii săi, tu vei veni iar între ca-
„marazii tăi ca să-ţi continui opera întreruptă vremelnic.

„Şi acum, în această atmosferă plăcută, încălzită de
„dragostea inimilor noastre, în numele tuturor camarazi-
„lor marinari, îţi urez să te bucuri în deplină sănătate şi
„mulţumire de repaosul la care ai dreptul după munca
„rodnică neîntreruptă de 37 de ani în serviciul Marinei
„Regale".

Domnul *General Macici N.* — Comandantul Diviziei 9-a — într'o caldă cuvântare aduce elogii d-lui C'Amiral Isbăşescu, pentru distinsele sale calităţi ostăşeşti, lăsând astfel în rândul ofiţerilor de marină o amintire neştearsă. Subliniază deasemenea frumoasa activitate pe care sărbătoritul a desfăşurat-o în calitate de Comandant al Garnizoanei Constanţa. In numele ofiţerilor din Divizia IX-a asigură pe D-l C.Amiral Isbăşescu, de toată simpatia lor.

Domnul *C'Amiral Schmidt Victor* — Comandantul Forţelor Maritime, oferă sărbătoritului din partea ofiţerilor de marină, un tablou de pictorul Ştiubei reprezentând un moment din acţiunea monitoarelor pe Dunăre la Raşova, la care d. C'Amiral Isbăşescu a luat parte, precum şi un port-ţigaret de argint.

Comandorul *Dumitrescu Alexandru*, Comandantul Apărării Fixe Maritime, inspirat de această înălţătoare serbare camaraderească, cu permisiunea D-lui Comandant al Marinei Regale, întocmeşte următoarea *notă de carnet* pe care o citeşte ofiţerilor, cu rugămintea ca autorităţile superioare să o treacă în memoriul original :

„Din vârf 'nalt de munte, 1) prăvălit în mare,
„De furtuni şi valuri mereu prigonit ;
„Rămăseşi acelaşi, puternic şi tare
„Gânditor şi calm : stâncă de granit !

Vădit emoţionat, D-l C'Amiral Isbăşeşcu mulţumeşte pentru această manifestare de dragoste şi simpatie, citind Ordinul de Zi de lăsarea Comenzii Litoralului Maritim, care este următorul :

ORDIN DE ZI No. 33.

Din 17 Martie 1938.

„Astăzi 17 Martie 1938, ajungând la limita de vârstă
„legală, las definitiv Comanda Litoralului Maritim, tre-
„când în cadrele de rezervă ale Marinei.

„35 de ani serviţi neîntrerupt în Marină cu cinste şi
„demnitate îmi dau dreptul de a recomanda urmaşilor
„să-şi facă în viitor, ca de altfel şi în trecut, datoria
„pentru binele şi înălţarea Marinei.

„Modalitatea îndeplinirii datoriei este prevăzută de
„legile şi regulamentele în vigoare, dar se poate rezuma
„în următoarele :

„Pentru subordonaţi, în executarea ordinelor şefilor ;
„— pentru şefi — şi fiecare este şef pentru cei mai mici
„în grad — în menţinerea disciplinei, prin puterea ce
„le-o dă regulamentele, dar mai ales prin : exemple
„calm, judecată rece şi nepărtinitoare, bunăvoinţă.

„Urându-vă la toţi, sănătate, voe bună, putere de
„muncă, vă spun „Rămâneţi cu bine".

Pentru ofiţerii de Marină — cari au luat parte în unanimitate — această sărbătorire constituie un frumos exemplu de încheere a unei cariere de 35 ani în care timp D-l C'Amiral Isbăşescu a muncit cu cinste şi demnitate pentru atingerea unui singur scop nobil : *înălţarea Marinei.*

---

1) Domnul C'Amiral Isbăşescu este originar din Câmpul Lung (Muscel).

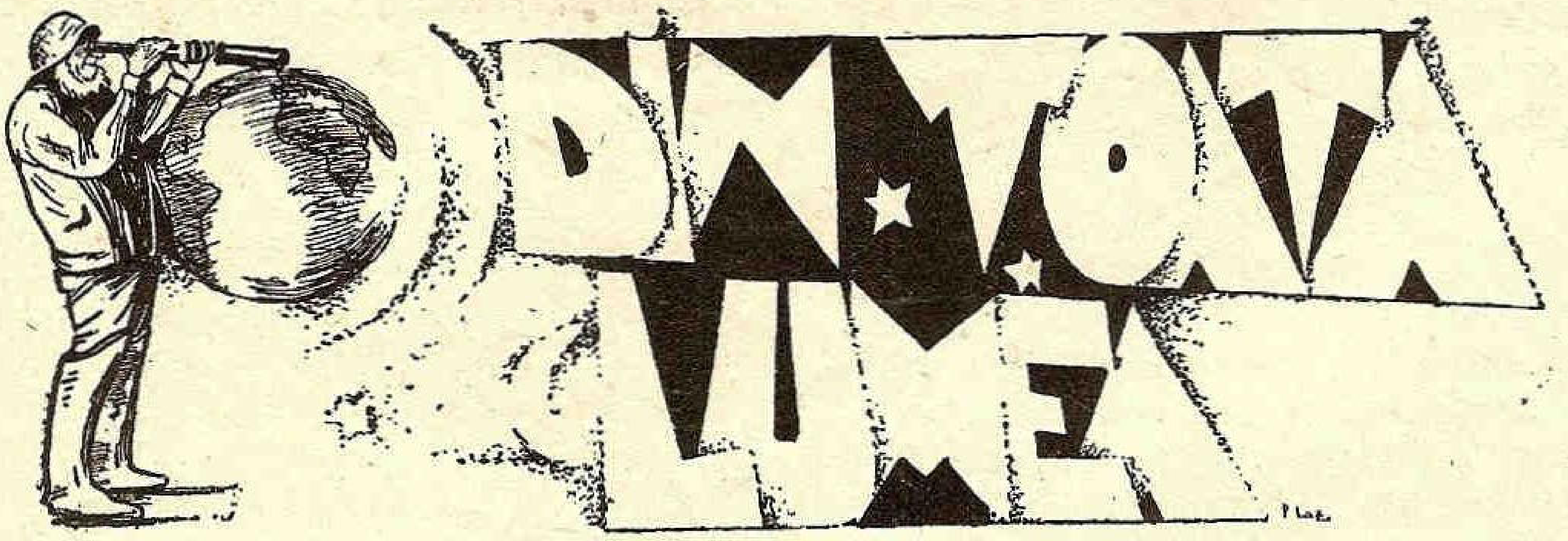
GDYNIA-AMERICA

LINII DE NAVIGATIE S. A.

Reprezentanţa Generală ptr. România
BUCUREŞTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON : 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide şi luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri şi poştă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York şi înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires şi înapoi.
✱ Constanţa — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanţa.



LIGA NAVALĂ JAPONEZĂ.

Şi în această ţară, în care Marina are o tradiţie glorioasă s'a simţit nevoia unei ligi navale care să menţie contactul între popor şi cerinţele marinei.

Fondată în 1917, la Tokio în societatea marilor financiari, astăzi are 54 secţii răspândite în toată ţara, — are şi 3 secţii externe la *Dairen*, denumite : *Oficiul central pentru Mandchuko*, la *Tsingtau* şi la *Shanghai*.

In 1935, numărul membrilor era de aproximativ 80.000 iar în prezent a trecut de 100.000.

Majoritatea membrilor sunt membri ai parlamentului, financiari, mari comercianţi, ofiţeri din rezerva armatei şi marinei.

Membrii cari contribue cu 100 yeni, sunt aleşi pe viaţă.

Liga navală japoneză are următorul program de lucru:

1) Contribue prin toate mijloacele posibile la desvoltarea şi mărirea Armatei japoneze ;

2) Luptă ca flota japoneză să fie la cel mai înalt grad de eficienţă ;

3) Culege şi răspândeşte informaţiuni referitoare la Armata şi Marina japoneză, precum şi la cele ale celorlalte state străine, în aşa fel ca publicul japonez să fie bine informat asupra acestor chestiuni.

4) Organizează pentru membrii Ligii şi pentru ceilalţi cetăţeni japonezi, vizitarea Bazelor navale şi a navelor de război ;

5) Luptă pentru toate chestiunile navale prin conferinţe, discursuri şi reprezentaţii de cinematograf ;

6) Tipăreşte diferite publicaţii cu subiect naval, reviste, reportaje şi foiletoane.

Cea mai mare activitate este îndreptată azi către publicaţii, către reviste şi către reprezentaţiile de cinematograf.

Publică 2 reviste lunare : *Umi No Nihon* şi *Umi Yukaba*. Prima are un tiraj de 25.000 exemplare, iar a doua 40.000.

In cursul anului 1936, 600.000 persoane au ascultat 1054 conferinţe.

Tot în acest an s'au dat 230 reprezentaţii de cinematograf cu subiecte navale.

Liga Navală japoneză *primeşte mari subvenţii din partea Amiralităţii*, deoarece pentru toate cheltuelile necesare programului ei, sumele strânse dela membri nu sunt suficiente.

Ziua festivă a Ligii navale japoneze, este aniversarea naţională a bătăliei navale dela *Tsushima* (27 Mai), când Amiralul *Togo* a zdrobit flota rusească.

Această zi este sărbătorită de japonezi cu un fast şi o amploare deosebită.

PHILANTE, YACHTUL D-LUI SOPWITH

Cel mai bogat yachtman englez, d. T. O. M. Sopwith, conducătorul vestitului „Endeavour" II în vestita competiţie a cupei *America*, este şi proprietarul unui foarte frumos yacht cu motoare. *Philante*.

Această navă de plăcere, are următoarele caracteristice : lungime 80 metri, lărgime 11.60 m., pescaj 4,50 m.

Are 2 motoare Diesel M. A. N. cu 8 cilindri, a câte 2500 C. V. şi 285 rotaţii/minut. Cele două elici sunt de tipul cu patru aripi, diametrul lor este de 2,15 m.

Viteza maximă este de 16 noduri, iar viteza economică este de 14 noduri cu o rază de acţiune de 7000 mile.

Yachtul are pe puntea superioară, înspre prova, toate încăperile necesare pentru ofiţeri şi maeştri.

De aci înspre pupă, se află numai încăperile proprietarilor şi anume: două dormitoare mari (unul are 9 m. lungime) cu baie separată, subsol-sufragerie, bucătăria, cabina femeilor de serviciu.

Puntea inferioară cuprinde la prova cabinele echipajului şi ale ofiţerilor, la centru camera maşinilor şi la pupa, încăperile destinate invitaţilor (cinci cabine cu bae) şi ale personalului de serviciu.

Echipajul navei este compus din 16 marinari şi mecanici şi 18 ofiţeri şi maeştri.

Philante are minunatele calităţi nautice pe cari le-a dovedit cu prisosinţă cu prilejul trecerii Oceanului Atlantic pentru a asista la cursele cupei „America".

NOUI CONCEPŢII ECONOMICE PENTRU CONSTRUIREA MOTOARELOR

Constructorii caută să găsească soluţii cât mai producătoare de economie în exploatarea motoarelor.

Dela început, chiar, adoptarea motorului Diesel pentru propulsiune, oferea o economie apreciabilă în exploatare.

In această fază, toate auxiliarele bordului au devenit electrice pentrucă vaporii fuseseră complectamente excluşi. Abia dacă se mai întrebuinţau pentru calorifere (în acest scop exista o caldarină mică).

In modul acesta, motonava devenise o construcţie foarte complexă al cărui cost era foarte ridicat, mai ales faţă de navele similare cari aveau propulsiunea cu vapori.

Incercările constructorilor de a ieşi din acest impas, au dus la soluţia următoare : *nave cu propulsiune Diesel şi cu auxiliare mixte electrice sau cu vapori*.

Intr'adevăr, după aceste noui principii au fost construite două motonave în anul 1937, *Delius* şi *Salacia*. Astfel o serie de auxiliare cari trebue să funcţioneze numai când motorul de propulsiune merge, sunt puse în mişcare chiar de arborele elicei printr'un arbore de transmisiune la care este cuplată fiecare auxiliară în parte (pompe de apă dulce sau sărată, de combustibil, de ungere etc.); toate aceste pompe sunt rotative şi se pot debreia şi ambreia pe arborele respectiv care le dă mişcarea.

Celelalte auxiliare independente în care se cuprind şi compresoarele de aer pentru lansarea motoarelor, sunt acţionate cu vapori produşi de o căldare cilindrică încălzită cu păcură şi de o căldare *Clarkson,* încălzită în timpul navigaţiei cu gazele dela eşapamentul motoarelor sau chiar cu păcură.

Tot cu vapori este alimentat şi grupul electrogen care dă curent electric pentru luminat şi pentru foarte puţine auxiliare; de asemeni tot vaporii pun în funcţiune şi o pompă de balast, o pompă de apă dulce, alta de ulei pentru ungere, şi alte pompe, un distilator, un condensor auxiliar, o pompă de aer pentru condensor, încălzitoarele de păcură dela cele două căldări, etc... Manevra celor 20 grui de 7 tone şi a bigei de 20 tone se face tot cu vinciuri cu vapori.

Tot aşa şi servomotorul cârmei este acţionat cu vapori. Casa *Harland & Wolff,* din Govan susţine că, aşa cum se prezintă aceste două motoare, ele represintă astăzi prin combinaţia Diesel-vapori, sistemul cel mai economic atât în ceiace priveşte exploatarea cât şi preţul de cost al navei, deci şi ceace trebue prevăzut pentru armortizarea cheltuelilor.

Flota noastră de comerţ va număra în curând mai multe unităţi înzestrate cu propulsiune Diesel, şi socotim că ar fi minunat dacă ele ar fi înzestrate cu acest fel de auxiliare cari sunt şi mai economice şi cu cari marinarii şi mecanicii noştri sunt mai obicinuiţi.

CONFERINŢĂ INTERNAŢIONALĂ DE ARHITECTURĂ NAVALĂ ŞI MAŞINI MARINE

La 16, 17 şi 18 Iunie 1938 se va ţine la Londra o conferinţă internaţională de *arhitectură navală* şi *maşini marine,* care va fi organizată de cele două mari institute, *Institute of Naval Architects (I. N. A.)* şi *Institute of Marine Engineers (I. M. E).*

Conferinţa va cuprinde şedinţe de studii după un program ce se va comunica ulterior.

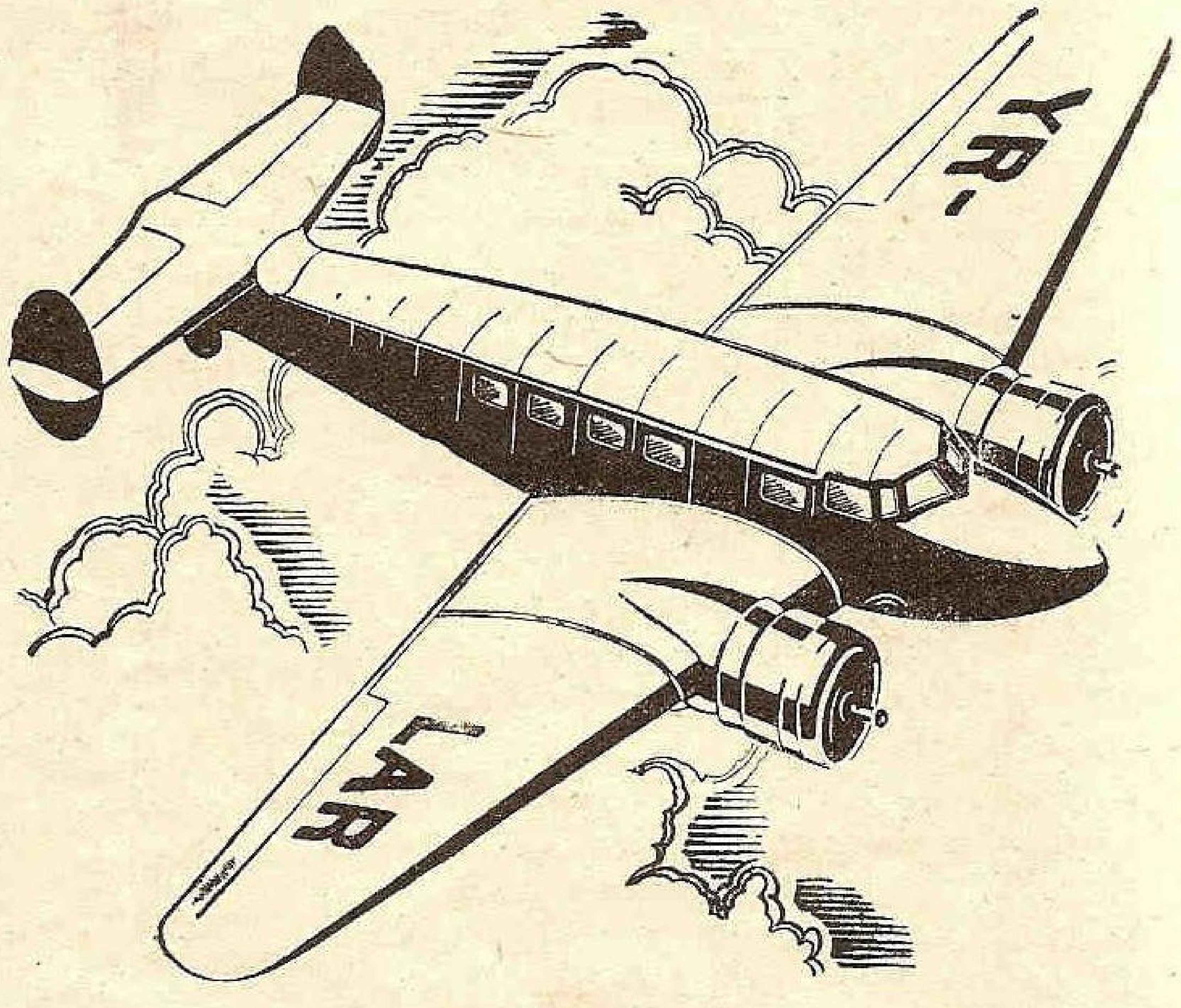
După această conferinţă, se va ţine la Glascow, dela 21 Iunie la 25 Iunie, un congres internaţional de maşini în cadrul Expoziţiei dela Glascow a Imperiului.

La acest congres vor participa şi I. N. A. şi I. M. E.

CONGRESUL INTERNAŢIONAL AL PORTURILOR MARITIME

Association des grands ports français şi *Union des Chambres de commerce maritimes et de Ports français* au organizat la Paris în zilele de 8—9 şi 10 Noembrie a anului trecut, un congres internaţional al porturilor maritime la care au asistat în afara delegaţiilor de membri ai celor două asociaţii şi numeroşi reprezentanţi ai ambasadelor *Angliei, Luxemburgului, Germaniei, Belgiei, Danemarcei, Ungariei, Italiei, Poloniei, Olandei, Suediei, Turciei şi Elveţiei,* precum şi delegaţi speciali ai *Argentinei, Georgiei, Cubei, Columbiei şi din Paraguay.*

Trebue să remarcăm că *România nu a fost semnalată la acest congres.*



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ŞI SECURITATE SUNTEŢI
ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANŢA, BALCIC, GALAŢI.
ÎN 2 ORE LA TIMIŞOARA, ARAD, CLUJ, IAŞI, CERNĂUŢI, CHIŞINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ŞI VARŞOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloţi experimentaţi, supuşi celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului graţie radioului, acestea sunt garanţiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigaţiei aeriene în văzduhul românesc.

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

Lucrările acestui congres au fost repartizate pe secţiuni. care au avut de discutat despre *armatori şi armament*, despre *pescuitul în marea largă*, despre *rolul porturilor mici în economia naţională*, despre *porturile coloniale* şi despre *utilajul porturilor*.

In general, tot ce s'a discutat, a avut la bază situaţia din Franţa, însă unele concluziuni au un caracter mai universal. Spre exemplu în comisiunea pentru *armament şi armatori* s'a adoptat următoarea concluzie:

1) *Armamentul liber să aibă stabilit un regim durabil, comportând o formulă care să permită ca ajutorul dat de Stat să fie în funcţie de nevoile timpului şi care să ţie seamă de nevoia de reîmprospătare a flotei în interesul comerţului exterior şi al apărării naţionale.*

In comisiunea *pescuitului* :

1) *Ajutorul dat de Stat pescuitului să fie menţinut şi să se stabilească cât mai curând un regim permanent pentru compensarea sarcinilor cari să permită acestor industrii să lucreze cu stabilitatea care este indispensabilă unei bune exploatări şi unei reînoiri raţionale a materialului.*

2) *Pe planul economic, fiscal şi social, pescuitul să fie asimilat cu agricultura.*

Comisiunea care a desbătut *utilajul porturilor* a stabilit:

1) *La nouile instalări de utilaj, să se evite a se pune şina dinspre cheu a macaralelor-grui, la mai puţin de 3 m. distanţă de marginea cheului, pentrucă de multe ori pot fi avariate instalaţiile de ridicat ale navelor şi în general alte suprastructuri cari ies în afara bordului.*

AVANTAJELE PROPULSIUNII CU MOTOR DIESEL LA NAVELE COMERCIALE

Astăzi când în programul de noui construcţiuni de nave, flota noastră comercială şi militară are aproape în întregime nave înzestrate cu motoare Diesel, trebue să vedem dacă într'adevăr aceste noui construcţiuni vor avea calităţi pe care vechile nave nu le aveau.

Din punct de vedere comercial motorul Diesel are următoarele avantaje :

1) La aceleaşi dimensiuni de navă şi pentru aceiaşi putere motrice, motorul Diesel permite să se micşoreze foarte mult spaţiul destinat aparatului motor, câştigându-se în acest mod mult spaţiu care poate fi întrebuinţat pentru mărirea capacităţii magaziilor navei.

2) La aceiaşi viteză şi aceiaşi rază de acţiune, motorul Diesel permite micşorarea la jumătate a cantităţii de combustibil necesar, deoarece consumaţia specifică a motorului Diesel este jumătatea (în greutate) consumaţiei specifice a celor mai moderne aparate motoare cu vapori.

3) Motorul Diesel nu mai are nevoe de enorma cantitate de apă care alimentează căldările navelor cu vapori; în felul acesta, motoarele câştigă şi mai mult complectând cu marfă lipsa greutăţii apei de alimentaţie.

4) Constanţa consumaţiei specifice, la orice fel de putere desvoltată, începând dela $^1/_3$ din puterea nominală, permite să avem cea mai joasă consumaţie, la orice fel de viteză, în opoziţie cu turbinele cari pentru a fi economice, trebue să lucreze cu puterea maximă.

5) Posibilitatea de a porni aproape instantaneu un motor Diesel, permite realizarea economiei de combustibil necesar pentru încălzire.

Din punct de vedere militar :

1) La viteză egală şi pentru o aceiaşi capacitate a depozitelor de combustibil, nava cu motor Diesel are o rază de acţiune de două ori mai mare ca a navei cu vapori.

2) Superioritatea vitezei navelor comerciale cari au motoare Diesel le face pe acestea să fie mai bine apărate de acţiunile submarinelor, căci un submarin, fiind în imersiune va putea ataca cu succes o navă care merge cu 10 noduri, dar o motonavă care poate în mod curent să aibă viteza de 12 — 15 noduri şi mai mult, poate evita uşor orice atac submarin căci posibilitatea ca submarinul să se găsească într'o bună poziţie de atac fără a avea nevoe să manevreze în imersiune, este foarte mică.

INOVAŢII INTRODUSE LA NAVE

Din „Le Yacht", aflăm că la Hamburg a fost lansat un vaporaş care va transporta pasageri pe *Elba*. Are viteză 10,5 noduri şi poate lua la bord 350 pasageri.

Propulsiunea este asigurată printr'un *motor care funcţionează cu gaze produse din cărbuni*, într'un cuptor special amenajat pe vapor.

Deasemenea aflăm o altă inovaţie foarte interesantă de semnalat, în ceeace priveşte construcţia navelor cari au mai ales căldări cu cărbuni.

La nava franceză transport-de-fructe „*Felix Henry*", de 3700 tone bruto, construită în şantierele navale *Frederikstad* (Norvegia), căldările au fost montate deasupra camerii maşinilor. Cărbunii sunt aduşi din calele navei la cuptoare, cu nişte elevatoare speciale.

Prin ridicarea căldărilor la înălţimea punţii, s'a soluţionat foarte uşor chestiunea importantă a aeraţiei cuptoarelor căci sunt uşi şi ferestre suficiente prin care aerul poate intra în voe fără a mai fi necesare ventilatoare sau alte instalaţii speciale pentru aducerea aerului trebuincios cuptoarelor.

Evacuarea sgurei rămasă de la cărbuni se poate face foarte uşor, direct peste bord.

Aşezarea căldărilor aşa sus, face ca la o eventuală spargere a fundului navei, focurile să nu fie ameninţate să se stingă, aşa cum s'ar întâmpla la o navă construită după modul obişnuit.

Această nouă aşezare a căldărilor face ca şi costul construcţiei să fie mai scăzut cu 6—12$^0/_0$ ca la celelalte nave obişnuite.

S'a crezut la început, că această nouă aşezare a căldărilor, chiar dacă oferă anumite avantaje, va avea marele desavantaj că va influenţa în rău balansul şi chiar stabilitatea navei datorită deplasării apei din căldări, ori dat fiind că astăzi navele se fac cu un raport între înălţime şi lărgime mai mic decât înainte, navele fiind acum mai mult largi decât înalte, stabilitatea s'a mărit şi ruliul navei, la fel. Acest incovenient este foarte bine remediat de noua aşezare a căldărilor. La vaporul *Felix Henry*, temperatura din compartimentul căldărilor nu a a trecut cu mai mult de 5^0 peste temperatura de afară.

Această navă şi-a făcut probele în vre'o 7 călătorii executate în timpul iernii şi pe vreme rea, dând rezultate foarte frumoase.

S'ar putea spune că această inovaţie este un episod al apărării cărbunelui în contra combustibilelor lichide căci prin aşezarea căldărilor deasupra maşinilor, s'a câştigat spaţiul din fundul navei ocupat de căldări mai înainte; acest spaţiu poate fi întrebuinţat acuma o parte ca magazie de mărfuri şi altă parte, ca depozit de cărbuni mai mare, realizându-se astfel şi o rază mai mare de acţiune.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din ţară

Consiliul de direcţie din 4 Martie

Consiliul de Direcţie s'a întrunit, în şedinţă, în ziua de 4 Martie 1938, prezidat de d-l amiral I. Coandă, membri prezenţi fiind d-nii: avocat Vintilă Ardeleanu, vice-amiral Bălănescu, c.-amiral Bărbuneanu Petre, Emanoil Bucuţă, comandor Oct. Nedelcu, comandor Em. Oprişan, inginer I. Vardala, general N. Negreanu N. Georgescu şi comandor A. Negulescu.

Se dă citire procesului verbal Nr. 24 al şedinţei precedente de la 16 Decembrie 1937 pe care consiliul îl aprobă.

D. amiral Coandă, enunţă următoarea ordine de zi:

1. Ordinea de zi a adunării generale.
2. Cooptări de membri în comitetul central.
3. Propuneri pentru membrii de onoare.
4. Diferite oferte primite la L. N. R.
5. Comunicări.

1. ORDINEA DE ZI A ADUNĂRII GENERALE.

D. Comandor A. Negulescu, dă citire ordinei de zi a adunării generale dela 27 Martie a. c. care se va ţine în sala de festivităţi a Cercului Militar din Bucureşti. Comitetul o aprobă.

După discuţiuni, susţinute de membrii comitetului, se hotărăşte asupra următoarelor puncte:

a) Cotizaţiile membrilor şi cotele filialelor L. N. R., pe anul viitor, se menţin aceleaşi ca şi anul trecut.

b) Uniforma membrilor L. N. R., din toată ţara, va fi ca a Y. C. R. R.

c) Pentru secţiunea feminină *D. v. amiral Bălănescu,* aduce argumente pentru neapărata înfiinţare a acestei secţiuni.

D. Amiral Coandă, e de aceeaş părere, însă această secţiune să intre în compunerea L. N. R., la timpul oportun şi când mijloacele băneşti vor permite înfiinţarea ei. Se înţelege că această chestiune va fi adusă la cunoştinţa adunării generale dela 27 c.

2. COOPTĂRI DE MEMBRI IN COMITET.

D. comandor A. Negulescu, arată că sunt unele persoane, în comitetul L. N. R., care nu mai pot participa la şedinţe, fiind plecate din Capitală şi ca atare, conform statutului, trebuesc înlocuite.

D. Amiral Coandă, propune să fie cooptaţi în comitet, d-nii: general N. Uică, fost ministru al apărării naţionale; inginer Cotovu, director P. C. A.; inginer inspector general Paul Demetriad; comandor August Roman şi colonel Corneliu Negulescu. Comitetul aprobă.

3. PROPUNERI PENTRU MEMBRI DE ONOARE.

Conform art. 8 din statut, *D. amiral Coandă,* propune ca membri de onoare pe: I. P. S. S. Patriarhul României Dr. Miron Cristea, preşedintele consiliului de miniştri; d. prof. N. Iorga, ministru de Stat, şi d. profesor universitar S. Mehedinţi. Consiliul aprobă.

4. OFERTE PRIMITE DE L. N. R.

D. comandor A. Negulescu, prezintă următoarele oferte primite la L. N. R.:

a) Oferta semnată Ion Stănescu, invalid din război (Str. Momuleanu 40 Bucureşti), prin care propune ca L. N. R. să aprobe răspândirea unui mărţişor, care să fie vândut în ţară, în folosul Ligii. Consiliul găseşte că cererea d-lui Stănescu e tardivă.

b) Oferta semnată artist liric N. Nicolau (str. Viilor 71, Bucureşti);

c) Oferta semnată Pia Igy Vămăşescu, primadonă (Calea Victoriei, 228, Bucureşti.

d) Oferta semnată George Florescu, artist dramatic, (Bul. Elisabeta 38 A., Bucureşti)

Prin ofertele dela b, c, şi d, roagă L. N. R. să li se aprobe a da reprezentaţii de artă lirică şi dramatică, în ţară, după cum se arată, în fiecare cerere, în parte, ceeace înseamnă a se acorda patronagii; după discuţiuni, la care iau parte membrii prezenţi, cu privire la aceste oferte, primite acum şi care vor mai fi primite în viitor, consiliul ajunge la următoarea încheiere: „Comitetul L. N. R. a hotărât să amâne chestiunea cererilor de asemenea natură până va fi organizat ca să dea un singur festival de gală pe an, care să fie administrat direct de L. N. R.". Ca atare, tutulor persoanelor ofertante, citate mai sus, şi celor care vor mai prezenta asemenea cereri, de acum înainte, li se răspunde în sensul hotărârii consiliului de faţă.

Consiliul L .N. R. ne mai acordând patronagii, fără înalta aprobare a M. S. Regelui, mulţumeşte, anticipat, tuturor persoanelor de inimă şi generoase, care ar dori să ofere obolul lor, fie pentru Ligă, fie pentru construcţia vasului-şcoală „MIRCEA", fie pentru revista „MAREA NOASTRĂ" L. N. R. fiind dispusă să primească orice sume de bani şi cassierul e gata să le primească oricând şi dela oricine, ca rezultate a diferitelor forme de manifestaţiuni artistice, sportive sau donaţiuni.

e) Oferta, prezentată sub forma unui *memoriu, a d-lui Valeriu Tebeica* angajează o discuţiune amplă.

D. general N. Negreanu, rezumă memoriul d-lui Tebeica, alcătuit pe temeiul propunerilor publicate în revista „Marea Noastră" Nr. 12/137 (pag. 317), pentru activitatea secţiunei tineretului şcolar, universitar şi muncitoresc, din toată ţara (pag. 1-2, memoriu); înfăptuirea, împărţită pe trei etape, în tot cursul anului, ar fi executată de către d. Tebeica — el însuşi cerând aceasta, prin memoriul său, prin aceste mijloace:

a) Sprijin la toate autorităţile din ţară, prin filiale. etc. (pag. 7 memoriu);

b) Ar avea nevoe de un fond de rulment de 120.000 lei (p. 7-8 memoriu) pentru materiale şi înfăptuiri (revistă pentru tineret, film, abonament C. F. R., diurnă, deplasare, etc.),

c) Solicită — d. Tebeica — 11 înlesniri, servicii, gratificaţii, titulaturi, etc. (pag. 8—9, memoriu).

Concluzia la care ajunge d. Tebeica, prin memoriul său, este: realizându-se programul propus de d-sa se vor putea încasa 10.000.000 lei, cu care s'ar înfăptui: o tabără „Prietenii Mării" (la Eforie); o şcoală de înnot şi canotaj, concursuri cu premii, excursiuni, un post de salvare, revistă pentru tineret, etc.

D. vice-amiral Bălănescu, arată că propunerile d-lui Tebeica se încadrează în intenţiunile L. N. R., care trebue să rămână prezente în atenţiunea noastră, pentru înfăptuire în viitor, când Liga va avea mijloace şi posibilităţi reale şi va fi în situaţiunea de a le încredinţa mai multor colaboratori direcţi ai Ligii, pentru înfăptuire. In prezent, se ştie, bugetul Ligii e prea redus, ca să se poată face asemenea încercări. Infăptuirea unui atare program, vast cere mijloace materiale cu mult mai mari decât cele pe care L. N R. le are în momentul de faţă.

D. Emanoil Bucuţă, continuă în acelaş sens arătând că există, de altfel, „Straja Ţării" care, are, între altele, în program. educaţia integrală a tineretului şi ca atare cuprinde şi aplicaţiile sportive marinăreşti. Afară de acestea „Straja Ţării" mai are şi mijloace băneşti.

D. comandor O. Nedelcu, arată că „Salvamar" are, la Mamaia, o proprietate de circa 15 milioane lei, pe care s'ar putea face instalaţii în sensul urmărit de L. N. R. Desigur „Salvamar" se poate pune în legătură cu „Straja Ţării", spre a se vedea ce se poate executa în de comun acord.

D. vice- amiral Bălănescu, îşi exprimă satisfacţia: să fim fericiţi că instituţia „Straja Ţării", are mijloace cu mult mai bogate pentru realizarea programului L. N. R.

D. amiral I. Coandă, roagă a se da citire încheierii la care a ajuns comitetul compus din d-nii vice-amiral I. Bălănescu, general N. Negreanu şi comandor A. Negulescu, cu privire la memoriul Tebeica.

D. general N. Negreanu, citeşte încheierea comitetului citat care a ţinut şedinţă în ziua de 28 Februarie 1838, astfel:

„Comitetul, întrunit în şedinţă, cercetând memoriul prezentat de d. Tebeica a constatat că e alcătuit în cadrul programului nostru statutar (art. 12 din statutul L. N. R. şi propuneri, pag. 317 în revista „Marea Noastră" Nr. 12/937), însă, în momentul de faţă, L. N. R., nedispunând de fonduri băneşti, nu poate pune în practică propunerile arătate de d. Tebeica, în memoriul său.

D. amiral Coandă, roagă consiliul de direcţie de faţă să-şi însuşească încheierea la care a ajuns comitetul celor trei delegaţi ai noştri, pe care să o comunice d-lui Tebeica, la cerere. Membrii consiliului aprobă.

5. COMUNICĂRI.

a) *Călătoria vaporului „Transilvania".*

D. amiral Coandă, comunică că d. amiral Spiropol, membru de onoare al Ligii, a prezentat L. N. R. o propunere scrisă, care vine în favoarea membrilor Ligii Navale. Ea poate să fie realizată printr'o călătorie-croazieră a vasului „Transilvania", dela Copenhaga la Constanţa. Roagă pe d. comandor Negulescu să dea citire propunerii d-lui amiral Spiropol.

D comandor A. Negulescu citeşte propunerea, scrisă, a d-lui amiral Spiropol, care pe scurt constă în faptul coincidenţei venirii în ţară a vasului „Transilvania", care poate întreprinde o călătorie de plăcere pentru membrii L. N. R. şi o croazieră de instrucţie pentru elevii şcoalei navale, dela Copenhaga la Constanţa. Propunerea de faţă vine în avantajul membrilor L. N. R. care vor dori să facă această călătorie pe un preţ potrivit.

D. amiral Spiropol, prezent la această şedinţă, expune în ce condiţiuni s'ar putea executa această călătorie.

D comandor A. Negulescu, arată că a fost la Serviciul Maritim ca să ia un prim contact, în această privinţă, şi va mai merge încă

D. vice-amiral Bălănescu, vorbeşte în sensul că e bine ca elevii şcoalei noastre navale să nu lipsească dela această ocaziune şi să execute această călătorie de instrucţie cu vaporul „Transilvania".

D. amiral Coandă, roagă pe d-nii amiral Spiropol, c-amiral Bărbuneanu, comandor Nedelcu şi avocat Vintilă Ardeleanu, în calitate de delegaţi ai L. N. R., să ia contact cu Oficiul Naţional de Turism şi cu S. M. R., cu care să se poată organiza această călătorie, pentru membrii L. N. R. In ceea ce priveşte elevii şcoalei navale, se va lua înţelegere cu comandamentul forţelor navale militare. Consiliul aprobă această modalitate de procedare.

b) *In chestiunea procesului.*

D. amiral Coandă, reaminteşte chestiunea procesului pe care L. N. R. îl are şi despre care s'au ocupat d-nii avocaţi Vintilă Ardeleanu şi Florian Petrovici. Acesta din urmă a fost rugat să ia contact cu d. av. I. Gr. Perieţeanu, cu care chiar să aibă un schimb de vederi. De oarece, până în prezent, nu a parvenit rezultatul acestui proces, d. amiral Coandă e de părere să nu se treacă nimic despre acest proces, în ordinea de zi a adunării generale dela 27 Martie a. c.

D avocat Ardeleanu e de aceiaş părere cu d. amiral Coandă. Işi ia toată răspunderea personală ca să susţină acest punct de vedere la orice instanţă judecătorească. Deci: a nu pune la ordinea de zi, la adunarea dela 27 Martie a. c.. chestiunea procesului. Consiliul admite această propunere.

Ne mai fiind nimic la ordinea de zi, d. *amiral Coandă* ridică şedinţa şi mulţumeşte membrilor Consiliului de Direcţie al L. N. R pentru rezolvarea tuturor chestiunilor discutate şi hotărâte.

CONCURS

Hotărându-se în adunarea generală ca Liga să ia parte la comemorarea a 25 ani dela alipirea Cadrilaterului, printr'un număr al revistei închinat acestui eveniment, comitetul a aprobat decernarea unui premiu de 2000 lei celei mai bune lucrări care să arate acţiunea Marinei militare şi comerciale în campania din 1913.

Lucrările se primesc până la 15 Mai, scrise pe o singură faţă, desenurile separat în negru. Se va avea în vedere că nu se cere un istoric documentar, ci unul de propagandă pentru marele public şi tineret.

Darea de seamă a activităţii Y. C. R. R. în anul 1937

Domnilor Membri,

Avântul luat de asociaţia noastră s'a mărit în cursul anului 1937.

Acest an este deosebit în istoria Asociaţiei noastre, întrucât s'a înscris în registrul ei, Yachtul *„Luceafărul"* proprietatea M. S. Regele Carol II-lea, Comandorul Y. C. R. R. Acest superb vas, construit de unul din cele mai renumite şantiere englezeşti, va naviga prin Augustul Său proprietar, cu ghidonul Y. C. R. R., ceea ce va ridica prestigiul Asociaţiei noastre în ţară şi în străinătate.

Au mai sosit în cursul anului 1937 în portul nostru alte două unităţi:

Yachtul auxiliar *„Crăiţa II"*, proprietatea d-lui Lazăr Herdan, care şi-a încheiat cruciera începută în 1936, plecând din Suedia, după ce a iernat în insula Chios.

Yachtul auxiliar *„Haiduc"* în cursul aceleiaşi primăveri a venit dela Fiume la Constanţa, după ce a fost condus de proprietarul său, d. R. Fournaraky, însoţit de d. Caranfil, Vice-Preşedintele Asociaţiei noastre, dela Fiume la Atena şi dela Istambul la Constanţa de d. Radu Brăescu, membru în Comitetul Clubului nostru.

Cu prilejul acestei călătorii, s'au stabilit legături cu Yacht Clubul Regal din Grecia şi cu „Denuz Kübü" Yacht Clubul din Istambul. Acest din urmă Club a făcut o deosebită primire navigatorilor români.

Sosirea Yachtului *„Haiduc"* în ţară, plecat din Bretania în Iunie 1936, a fost salutată de membrii Y. C. R. R. stabiliţi la Constanţa, în frunte cu d. Căpitan Comandor Panteli. Călătorii au rămas profund mişcaţi, atât de această manifestare de simpatie, cât şi de cuvintele rostite de d. Comandor Panteli, care a arătat că truda depusă în această călătorie trebue considerată nu numai ca o ispravă sportivă, dar şi ca o înfăptuire, care a servit pavilionului naţional şi celui al Asociaţiei noastre.

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo.

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

INGINER
EMIL PRAGER

Construcţiuni,
Lucrări industriale
Lucrări publice:
ŞOSELE, CĂI FERATE
CARIERE, BAZALT

BUCUREŞTI

Str. COLŢEI (fost Sfinţilor) Nr. 33 - Telefon: 3-95.59

Comitetul aduce pe această cale vii mulţumiri d-lor Căpitan Onceanu şi Moleoglu dela S. M. R. Istambul care au primit cu caldă simpatie şi au ajutat efectiv la facerea formalităţilor Yachturilor membrilor noştri care au trecut Bosforul.

In 1937 au mai intrat în flota înscrisă la Y. C. R. R. 2 mici yachturi cu vele, şi anume *„Istrate"* al d-lui Ministru Istrate Micescu şi *„Santa Maria"*, proprietatea d-lui Dr. Claudian.

Cu deosebită plăcere aducem la cunoştinţa Dv. continuarea sforţărilor Asociaţiei noastre pentru desvoltarea construcţiei de yachturi de mare pe cala Y. C. R. R. După ce în 1936 s'a construit yachtul cu vele de circa 2 tone al d-lui Boata, în cursul lui 1937 s'au pus în construcţie încă 2 yachturi: unul al domnilor Locot. Drâmbă şi Lt. Gh. Isbăşescu din marina regală, şi al doilea al d-lui G. Hurmuziade, toţi membri ai noştri.

Prima navă este construită după planurile yachtului francez „Winnibelle", cu care navigatorul şi pictorul francez Marin Marie a făcut o călătorie dela Brest la New-York, iar cel de al doilea foloseşte nişte planuri germane pentru navă de cursă crucieră. Satisfacţia noastră că aceste yachturi sunt veliere auxiliare, trebue să o arătăm şi cu acest prilej.

Faţă cu activitatea de pe cala Y. C. R. R., Asociaţia noastră a obţinut avantajiile legii industriale. Ele reprezintă un real folos membrilor noştri cari vor construi în şantierele Clubului prin reducerea importantă a costului.

Port yachting.

La 15 August cu prilejul vizitei M. S. Regelui la Constanţa, toată flotila Y. C. R. R., era ancorată în adăpostul creiat prin digul început de dreptul Cercului Militar. Acest adăpost a fost înzestrat cu oarecari mijloace de acces şi de ancorare de către asociaţia noastră.

Yachturile au rămas în acest adăpost toată vara şi cu toată vremea neprielnică, ele nu au avut nimic de suferit.

M. S. Regele Carol II-lea impresionat de avantajiile ce prezintă acest loc pentru construcţia unui port de yachting care ar reprezenta şi un mic port pescăresc atât de pitoresc din punct de vedere turistic, a dispus să se studieze o modificare a proectului, astfel ca să rămână acolo un basin adăpostit, iar bulevardul să urmeze malul.

D-l Inginer Inspector General Zahariade, autorul proiectului general de indiguire a întocmit studiul care se va publica în *„Buletinul Nautic"*. Sunt cele mai bune speranţe ca, cu sprijinul Ministerului Aerului şi Marinei, Municipiul Constanţa să păşească chiar în acest an la realizare.

Cala Constanţa.

Trebue să aducem mulţumiri Administraţiei P. C. A care a avut o atitudine foarte binevoitoare faţă de asociaţia noastră. Cu toate grijele pentru marile lucrări ce le are în execuţie în portul Constanţa, n'a pierdut totuşi din vedere interesele Clubului nostru. Trebuind să deplaseze cala noastră de acolo a întreprins această schimbare în deplin acord cu noi şi, pe a sa socoteală, ne-a aşezat în o situaţie mai bună şi cu instalaţii mai trainice. In acest fel Y. C. R. R. posedă azi o cală pe care poate trage yachturi până la 30 tone şi o clădire cu cazarma pentru marinari şi cameră la dispoziţia membrilor în trecere.

Aducem deci mulţumirile noastre d-lui Director General Mihalopol, d-lui Director Cotovu şi d-lui Ing. Burghele fără a uita pe d. Inspector General Vardala fostul Director General.

Schimbări în Comitet.

Către sfârşitul lui 1937, d. Vice-Amiral Bălănescu trecând în rezervă, locul al doilea de Vice-Comodor al Asociaţiei noastre a revenit conform Statutelor, d-lui Amiral Bărbuneanu, noul Comandant al Marinei Regale. Exprimăm d-lui Amiral Bălănescu sentimente de recunoştinţă pentru sprijinul dat ani dearândul asociaţiei noastre, la a cărei dezvoltare a lucrat cu multă inimă.

D. Ministru Radu Irimescu apreciind rolul Asociaţiei Y. C. R. R. şi importanţa ce o prezintă pentru ofiţerii din Marina Regală a acordat un sprijin material, cel dintâi ce-l primim dela oficialitate şi îi exprimăm aci mulţumirile noastre.

Activitatea sportivă.

Activitatea sportivă s'a menţinut foarte vie în anul 1937.

Regatele au fost mai animate decât în trecut, dispunându-se de yachturi mai numeroase, iar echipierii au fost mult stimulaţi, atât prin interesul arătat acestor regate de către Comandantul Forţelor Navale dela Constanţa, d. Amiral Schmidt cât şi prin creiarea cupei *„Delfinul"*, oferită de d. Căpitan Voinescu şi ofiţerii submarinului.

Numărul mai mare de tineri ofiţeri cari au participat, reprezintă pentru Comitet o satisfacţie şi o răsplată faţă de munca depusă de activul nostru Secretar General şi soţia sa cari de atâţia ani au lucrat cu râvnă pentru desvoltarea regatelor.

Pentru întâia oară, cu secţia noastră dela Mamaia, am organizia antrenamente şi regate cu yole olimpice pe lacul Siut-Ghiol, unde am participat şi la regatele Federaţiei Nautice la 15 August.

Majestatea Sa Regele, Augustul nostru Comodor, binevoind a aprecia meritele sportive ale membrilor noştri, a decorat cu „Medalia Maritimă", cea dintâi promoţiune, binevoind să o remită direct următorilor membri civili ai Asociaţiei:

D-lui Ing. Nicolae Caranfil, Cl. I. şi d-lor Robert Fournaraky şi Radu Brăescu, Cl II, medalia cu titlu de navigant, adică pentru fapte de navigaţie.

Campionatul naţional de *„Star"*, a fost şi de astădată câştigat de d. Căpitan Bercea.

PROGRAM 1938.

Domnilor Membri,

Programul sportiv pentru 1938 ce supunem aprobării Dv. cuprinde:

Regate. Două întâlniri cu Yacht Clubul Regal din Grecia şi o crucieră dealungul coastei Mării Negre dela Constanţa la Cetatea Albă, unde suntem aşteptaţi de Secţiunea Ligii Navale în frunte cu simpaticul său Preşedinte, d. Asvaduroff.

Impreună cu ambarcaţiunile acestei secţiuni, participanţii crucierei vor reveni la Constanţa, unde va avea loc o regată între reprezentanţii Y. C. R. R. şi reprezentanţii secţiunii Ligii Navale din Cetatea Albă.

In luna August campionat naţional, clasa „*Star*".

Cruciere. D. Robert Fournaraky anunţă o crucieră cu yachtul său *„Haiduc"* în Archipelag, iar Lt. Isbăşescu şi Drâmbă o crucieră cu yachtul *„Driss"* în Marea Mediterană.

Secţiunea Eforie.

In sezonul 1937, Secţiunea Eforie a fost mai puţin animată, deoarece nu am mai putut pune ambarcaţiuni la dispoziţia membrilor; într'adevăr, în această regiune lipsind un adăpost pentru ambarcaţiuni, experienţa din trecut nu ne-a permis a expune din nou materialul Clubului la distrugere.

Cu toate acestea, Secţiunea Eforie a activat şi a reuşit să echilibreze cheltuielile şi veniturile, realizând chiar un mic excedent graţie activităţii depuse de d-nii A. Bazilescu şi Dan Simionescu-Râmniceanu. Imobilul de acolo a fost reparat.

Secţiunea Mamaia.

Această secţiune, înfiinţată prin ajutorul d-lui Vice-Comodor Caranfil în 1936, a manifestat o activitate foarte vie.

Ofiţerii dela Flotila de Hidroaviaţie cu cele cinci yole olimpice au organizat mai multe regate, cari au permis să se constate progresele realizate de ei, în sportul velei.

„MICA"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ MINIERĂ

CAPITAL SOCIAL LEI 140.000.000 ✱ REZERVE LEI 31.793.705

BUCUREŞTI III,
STRADA B. MUSSOLINI Nr. 36-38
TELEFON: 218/61

MINELE DE AUR : Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija.
MINA DE CĂRBUNI : Ţebea. — CARIERELE : Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

■

Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratoare proprii.

BILETE DE VAPOR

PENTRU TOATE LINIILE DE NAVIGAŢIE
DIN EUROPA, AMERICA, ASIA, AFRICA, OCEANIA

CROASIERE

IN MEDITERANA, FIORDURILE NORVEGIEI,
AFRICA DE VEST, INDIILE OCCIDENTALE,
AMERICA, INDIA, JAPONIA

VOIAJE IN JURUL LUMII

ORICE BILETE DE CĂLĂTORIE ROMÂNE
ŞI INTERNAŢIONALE PENTRU TREN ŞI AVION

ORGANIZAŢIA NAŢIONALĂ ROMÂNĂ DE VOIAJ ŞI TURISM

EUROPA

CENTRALA: BUCUREŞTI, STR. DOAMNEI No. 1
AGENŢII IN TOATĂ ŢARA

Impulsul acestei Secţiuni a fost dat de d. Cpt. Cdor. Th. Mândrescu, secundat de d. Lt. Rigani din Marina Regală.

Secţiuni noui.

Propunem Domniilor Voastre ca în sezonul 1938, Asociaţia noastră să încerce înfiinţarea unei secţiuni la Balcic, unde lucrările portului sunt destul de înaintate pentru a oferi un adăpost. Această secţiune să fie dotată cu yolele ce erau folosite la Eforie.

Propunem ca în acord cu L. N. R. să înglobăm la noi organizaţia sportivă dela Cetatea Albă.

Navigaţia cu motor

Cu multă bucurie observăm de câtva timp, în cercurile conducătoare ale sporturilor de apă, o vie preocupare de a desvolta aceste sporturi, de a insufla tineretului dragostea de marea noastră, de Dunăre, de lacurile şi râurile noastre, care udă din belşug partea de sud a ţării.

Nu voi stărui asupra frumuseţii şi utilităţii înotului, vâslitului şi yachting-ului din punct de vedere fizic, educativ şi instructiv, acestea fiind chestiuni foarte cunoscute de toată lumea; vreau însă a releva că îndrumarea tineretului se face aproape numai către aceste trei ramuri de sport, fără să se fi încercat prea mult a promova şi o altă ramură, aceia a *navigaţiei cu motor*, care oferă tot atât interes ca şi navigaţia cu vele.

Recunoaştem—după cum spunea odată fostul Ministru al Marinei, d-l N. Caranfil—că sportul cu vele are o mai adâncă înrâurire asupra caracterului tineretului de cât alte sporturi, deci şi decât navigaţia cu motor; aceasta din urmă, însă, are avantajul unei mai repezi şi mai lungi deplasări, şi posibilitatea de a urma pe orice vreme, indiferent de curenţi, cursul Dunării şi al râurilor noastre, până adânc în inima ţării.

Câte ţinuturi cu privelişti noui nu-ţi pune la dispoziţie o mică barcă cu motor, sau un „cruiser" de 6—7 metri, toate fără extenuare şi într'un timp extrem de scurt, faţă de barca cu vele, sau cu rame! Câştigul, în cazul acesta, din punct de vedere instructiv, echivalează cu cel educativ, de care am vorbit mai sus.

De altfel, conducerea unei îmbarcaţii cu motor necesită un mare capital de cunoştinţe, în special la Dunăre, destulă seriozitate şi răspundere, care au aceiaşi frumoasă înrâurire asupra caracterului ca şi sportul cu vele.

Din punct de vedere fizic, viaţa în aer liber, mişcarea inerentă a acestei activităţi, eventual înotul şi pescuitul ca anexe, fac din navigaţia cu motor un sport minunat pentru oameni de toate vârstele.

N'am pomenit până aci de „barca-automobilă" de sport, cu care se pot obţine aceleaşi viteze ca şi pe uscat (până la 200 km pe oră) şi care oferă marilor sportivi un câmp vast de experienţă şi record.

In afară de consideratiunile de mai sus cari pot fi temeiuri serioase pentru cultivarea navigaţiei cu motor, ne mai îndrumă în această direcţie şi caracteristica apelor noastre. România este scăldată numai la răsărit de mare, unde se poate practica adevăratul yachting cu vele şi canotajul. Marea însă, este foarte departe de centrul şi nordul ţării, iar restul apelor noastre, Dunărea, Oltul, Argeşul, Siretul, Prutul, Mureşul, sunt ape repezi, având curenţi prea mari pentru vâslit şi maluri prea strâmte pentru sportul cu pânze. Chiar Dunărea este improprie pentru cutere. Lacurile noastre sunt aproape inaccesibile, toate fiind arendate şi închise, iar Snagovul, Mamaia şi Herăstrău sunt lacuri de experienţă.

In asemenea situaţie, se impune, ca o datorie chiar, promovarea navigaţiei cu motor, singura potrivită apelor noastre şi putându-se practica până adânc în interiorul ţării. Cluburi de bărci cu motor, de bărci-automobil (moto-cluburi nautice) şi cruising-cluburi, de lungă cursă, ar putea lua fiinţă la cea dintâi chemare, ce ar fi de dorit să se producă cât mai curând.

G. PAVELESCU

SERBAREA DE 101 ZILE LA ŞCOALA NAVALĂ N. M. S. „MIRCEA"

In seara zilei de 26 crt. a avut loc la Cazinoul Comunal din Constanţa, tradiţionala serbare a celor „101 zile" dată de elevii Şcoalei Navale;

Au luat parte numeroşi invitaţi, din localitate şi din Bucureşti în frunte cu d-nii: Amiral Bărbuneanu, Comandantul Marinei Regale, Amiral Schmidt, Comandant al Forţelor Navale şi al Litoralul Maritim, General Macici, Comandantul Diviziei X, inginer N. Caranfil, fost Ministru al Aerului şi Marinei, cum şi d-nii Prefect şi Primar de Constanţa şi întregul Corp Consular.

Onorurile oaspeţilor au fost făcute de D-nii Comandor Panteli şi Dobrescu, Comandantul şi Ajutorul Şcoalei, precum şi de toţi elevii.

Revista jucată de elevi a provocat numeroase aplauze şi bisări. La reuşita ei a contribuit mult verva D-nei Marga Rădulescu dela Teatrul Alhambra, regia îngrijită a D-lui Gărdescu şi decorurile reuşite ale D-nei Lita Botez şi Cpt. Lăzărescu.

Serata dansantă a ţinut apoi până'n zori datorită atmosferei calde arătată de gazdă, elevii Şcoalei, şi'n special de D-l C-dor Panteli.

† Comandor Triandafil Mihuţ

Secera morţii neobosite s'a avântat din nou în rândurile marinei. Cel sortit să pornească spre meleagurile de unde nimeni nu se mai întoarce fu Comandorul Mihuţ.

Născut la 5 Iunie 1872, în comuna Aminciu (plasa Meţovo), din Macedonia, după ce-şi ia bacalaureatul la liceul din Bitolia, nu poate sta în colţul natal, disputat, de atâtea ţări şi frământat de nesfârşitele revoluţiuni. Sufletul lui de român, l-a îndreptat spre ţara, de care se simţea legat, prin limbă şi simţire, unde îmbrăţişează chiar cariera militară. Intră în şcoala de Artilerie, Geniu şi Marină, de unde este promovat sublocotenent în 1899. Locotenent în 1904, Căpitan în 1908, Lt. Comandor 1917, Comandor în 1924, îndeplineşte servicii pe crucişetorul „Elisabeta", bricul „Mircea", până în 1914, când trece la Inspectoratul Porturilor, fiind, pe rând, comisar maritim la Sulina, căpitan de port la Constanţa, Tulcea, Bender, Brăila, pentru a-şi încheia cariera ca Inspector General al Porturilor.

Cel mai în vârstă din promoţie, era înconjurat nu numai de dragostea camarazilor, pe care şi-o câştigase prin simţimintele lui delicate, dar şi de un fel de veneraţie. Cu toţii vedeam în el reprezentativul Pindului, cu cacaracteristica celui asuprit. Modest, timid, era greu la legat prietenii, — dar odată legată devenea turc, şi şi-ar fi dat chiar viaţa pentru prieten.

Atât în marină, cât şi printre căpitanii de porturi a lăsat regrete unanime, prin blândeţea şi spiritul de dreptate ce nu-l părăsea.

Fie-i ţărâna uşoară!

Din străinătate

ANGLIA

■ *Ce vor înfrunta inamicii Marei Britanii.*

Voinţa Angliei de a-şi recăpăta întâietatea, ca putere navală, a făcut ca astăzi, să se găsească, pe cală sau în şantiere, în curs de construire, circa 140 nave de război, de toate categoriile.

Intre acestea se găsesc şi cele două mari chiurasate *King George V* şi *Prince-of-Walles,* cari trebue să fie gata, în 1940. Celelalte trei chiurasate, *Anson, Beatty şi Jelicoe,* vor fi gata 3 luni mai târziu decât prima serie.

Dacă până în 1942, socotim că va mai avea încă 5 chiurasate, trebue să recunoaştem că Anglia va avea un total de 25 chiurasate dintre cari 17 sunt construite imediat după războiu.

La această dată este foarte probabil că Japonia şi Statele-Unite, nu vor putea avea decât 14, respectiv 18 chiurasate.

Tot în acel timp, Anglia va mai avea şi 60 crucişetoare moderne, 9 port-avioane, care vor putea transporta un total de 500 avioane, 150 distrugătoare moderne şi 70 submarine.

■ *Navele străine fac concurenţă în traficul costier.*

Asociaţia armatorilor englezi de nave cu motor şi veliere, a ţinut o întrunire, la care, preşedintele d-l *W. J. Everard,* a arătat că navele străine, fac o serioasă concurenţă, în traficul de cabotaj, ajungând ca acest trafic, să fie mai mare ca în 1935 cu 58%.

■ *Suspendarea subvenţiilor pentru tramping.*

O notă a lui *Board of Trade,* reaminteşte, că la 31 Dec., a încetat regimul subvenţiilor acordate din 1935, pentru *tramping,* deoarece legea prevede că aceste subvenţii vor înceta în mod automat, dacă indicele mediu al navlurilor din timpul anului, depăşeşte cifra din 1929; anul 1937, a îndeplinit această condiţie a legii.

AFRICA DE SUD

■ *Portul East London este acesibil şi navelor mari.*

In urma marilor lucrări întreprinse (în special dragajele), pentru modernizarea portului *East-London,* astăzi nave de mare tonaj pot intra în acest port.

Altădată cele mai mari nave, cari făceau escală în acest port, stăteau în radă, la ancoră; exemplul cel mai plastic este pachebotul italian *Duilio,* de 20.000 tone, care acuma poate intra în port, pe când înainte stătea în radă şi debarca pasagerii cu remorchere speciale.

ARGENTINA

■ *Modificarea regulamentului de pilotaj.*

Noul regulament de pilotaj, în Argentina, a intrat în vigoare la 1 Ianuarie 1938.

Din articolele acestui regulament, găsim că art. 8, merită să fie semnalat, deoarece acesta face responsabil *numai pe comandantul navei,* căci *„piloţii sunt auxiliarii technici ai comandantului în ceeace priveşte navigaţia şi fac oficiu de consileri în ceeace priveşte drumul şi manevrele. Numai comandantul este responsabil de conducerea navei; autoritatea pilotului nu trebue să o substitue pe a sa".*

■ *Desvoltarea flotei de comerţ.*

In 1936, flota argentiniană de comerţ, totaliza 331.000 tone şi cu toate că această cifră este mai mică decât a anului 1932, ea este totuşi, în creştere, faţă de anii precedenţi.

Şantierele navale sunt în plină desvoltare. De curând, s'a lansat o navă-cisternă, de 4700 tone, care se pare că e cea mai mare navă în acest gen, în America de Sud.

BRAZILIA

■ *Specialişti englezi, angajaţi pentru construcţii de nave.*

Ministerul Marinei, a angajat o comisie de 6 ingineri specialişti dela casa *Vickers Armstrong Limited,* cari au şi sosit la Rio de Janeiro.

Aceştia vor lua parte la lucrările de construcţie ale nouilor nave de război braziliene.

■ *Naţionalizarea personalului marinei comerciale, întâmpină dificultăţi.*

Guvernul a hotărît suspendarea execuţiei măsurii luată prin noua Constituţie, prin care comandanţii navelor naţionale şi echipajele lor, trebue să fie în proporţie de 2/3 născuţi brazilieni.

Intr'adevăr, această suspendare era necesară, deoarece mai mult de jumătate din comandanţii actuali ai Companiei *Costeira Carlomifera et Commercio & Navegaçao,* sunt doar brazilieni naturalizaţi.

■ *Comandă de nave de războ*i.

Ministerul Marinei a comandat în Anglia la 3 şantiere *Vickers-Armstrongs,* din Barrow-in-Furness, *J. Samuel White & Co.* din Cowes şi *John I. Thornycraft & Co.,* din Southampton, 6 distrugă-

SULZER FRERES
S. A.
BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel
Pompe centrifugale
Ventilatoare
Instalaţiuni frigorifice
Fabrică de ghiaţă
Turbine cu aburi
Cazane cu aburi

Incălziri centrale
Incălziri prin radiaţiune
Condiţionarea aerului
Uscătorii
Recuperaţiuni de căldură
Instalaţiuni sanitare
Abatoare complete

toare de 1350 tone deplasament, 100 m. lungime 10 m. lățime, viteză 35,5 noduri și puterea mașinelor de 34.000 C. V. Costul acestor nave este de 240 milioane de *milreis* sau aproximativ 400 milioane franci.

COLUMBIA

■ *Chestiunea unui canal interoceanic.*

Parlamentul columbian a primit o propunere, prin care guvernul este invitat să studieze realizarea unui canal, care să lege oceanul Pacific de oceanul Atlantic prin fluviile *Atrato, Napipi* și *Truando.*

Acest canal ar fi a treia legătură între cele două oceane în afară de canalul Panama și canalul proectat a se face prin Nicaragua.

Canalul Panama nu este așa de aglomerat, încât această aglomerație de treceri de nave, să impună facerea altui canal. Motivul principal este siguranța că, la nevoie, va exista un alt canal de trecere, dintr'un ocean într'altul, chiar dacă actualul canal Panama, ar suferi vreun atac sub o formă oarecare, care ar împiedica treceea navelor prin el.

Cu siguranță că propunerea primită de parlamentul columbian, este venită din partea Statelor-Unite ale Americei, singurul stat care are cu adevărat mare interes ca legătura între cele două oceane să fie asigurată și care ar putea să finanțeze o lucrare așa mare.

CHILE

■ După ultimele statistici, flota de comerț, are un total de 143 milioane tone.

FRANȚA

■ *Linie nouă de navigație fluvială.* — Guvernul francez intenționează să intensifice, să raționalizeze și să naționalizeze navigația pe Rin.

In acest scop, a comandat la șantierele *Riebosch* din *Dorbecht,* 6 nave identice de 500 tone deplasament.

Acest șantier este sub controlul guvernului francez, care posedă majoritatea acțiunilor.

Pe lângă cele 6 nave, au mai fost comandate la aceleași șantiere, încă 6 nave identice.

Când vor fi puse în serviciu, vor face naveta între *Bâle* (Elveția) și *Anvers* (Belgia), pe albastrele ape ale Rinului, transportând pasageri, dar mai ales mărfuri.

■ *Docherii din Marsilia, percheziționează o navă italiană.* — Docherii din Marsilia, mai mult ca în oricare port al Franței, duc o campanie de sabotaj contra oricărei nave sau transport, care se face, sau e bănuit că se face pentru naționaliștii spanioli.

Datorită agenților instigatori ,acești docheri nu au mai vrut să lucreze la încărcatul și descărcatul mărfurilor la nava italiană *Savoia,* pentru motivul că această navă ar avea ascunși sub punte 700 voluntari, pentru Spania naționalistă.

Secundul a combătut această afirmație fantesistă, însă pentrucă delegații docherilor erau așa de insistenți, i-a lăsat să percheziționeze nava, pentru a găsi pe cei 700 voluntari.

Negăsind picior de voluntar italian la bord, docherii au fost nevoiți să reia lucrul întrerupt la bord.

■ *Reînnoirea flotei comerciale.*

Raportorul bugetului Marinei, d-l *Hachette,* a declarat în Parlament că Marina Comercială franceză are cel mai mare procent de nave mai vechi ca 20 ani și că astăzi, cele 14 șantiere nu au mai primit nici o comandă nouă.

Pentru reînnoirea parcului de nave comerciale, ar trebui ca anual să se comande nave pentru un tonaj de 150.000 tone.

■ *Candidații la Școala navală.*

Anul acesta în Școala Pregătitoare de ofițeri, nu se primesc decât 85 elevi în anul I, 20 în Școala de ingineri-mecanici.

■ *Tranșa navală pe 1938.*

Articolul 105 din legea finanțelor, prevede 39 milioane frs. pentru punerea în construcție a 57.000 tone, reprezentând: 2 portavioane de circa 22.000 tone; un crucișetor tip *De Grasse* (8000 tone), 3 torpiloare de escadră de 1770 tone, 3 torpiloare ușoare de un tip nou, 5 submarine dintre cari, unul de 1500 tone și celelalte de 700—800 tone și 2 vedete-torpiloare.

Costul total al acestor construcții este de 2930 milioane frs. și plata se va eșalona până la 1943.

Costul parțial al diferitelor nave este cel arătat mai jos:

Port-avioanele	costă	1.418.270.000 frs.
Crucișetorul	,,	381.192.000 frs.
Torpilor de escadră	,,	118.743.000 frs.
Torpilor ușor	,,	65.981.000 frs.
Submarinul de 1500 tone	,,	86.956.000 frs.
Submarinul de 7—800 tone	,,	52.216.000 frs.
2 Vedete torpiloare	,,	11.564.000 frs

■ *Accident la bordul puitorului de mine polonez Gryf.*

In timpul diferitelor probe și exerciții de tir, efectuate de puitorul de mine polonez *Gryf,* în largul portului *Le Hâvre,* a fost rănit un marinar polonez, din cauza unor manevre greșite. La sosirea grabnică a navei în port, rănitul a fost transportat la o clinică.

■ *Vapor pentru pelerini musulmani.*

Pachebotul *Bretagne,* al Soc. Generale Transatlantique, a fost transformat, așa ca să poată îmbarca 1600 pelerini musulmani, spre a-i duce la Meca.

■ *Măsuri în contra navelor de comerț, cari nu salută pavilionul navelor de război.*

Ca urmare a câtorva cazuri, când nave de comerț franceze nu au salutat pavilionul de război, deși pentru această formă de politeță maritimă există un decret, din 19 Aug. 1929, modificat la 24 Noembrie 1934, Ministerul Marinei, a dat o nouă circulară, prin care se stabilesc câteva măsuri, pe cari trebue să le îndeplinească navele de război franceze, lezate de nepolitețea navelor de comerț naționale și anume:

1) *In apele teritoriale franceze, navele de război franceze, vor întocmi un proces-verbal de infracțiune la regulamentul asupra poliției pavilionului.*

2) *In afara apelor teritoriale franceze, navele franceze de război, vor semnala navelor franceze de comerț, cari vor fi neglijat salutul, ordinul de a saluta,* astfel:

Semnalul A. G. V. = grupa care urmează este un ordin;
Semnalul E. W. F. = salutați pavilionul.

Dacă acest ordin nu este executat, nava de război, va întocmi un proces-verbal de infracțiune.

Aceste procese-verbale se înaintează autorităților superioare, cari urmează a aplica sancțiunile prevăzute în art. 63, din codul disciplinar și penal, al Marinei Comerciale.

■ *„En réalité, notre Marine marchande est en recul continu",* scrie cu adâncă durere, d-l *René Moreux,* directorul excelentei reviste maritime, *Journal de la Marine Marchande,* comentând spusele fostului subsecretar de Stat al Marinei Comerciale, *Tasso,* care susține că Marina Comercială franceză prosperează.

Intr'adevăr cifrele arătate de d-l Moreux, referitor la tonajul total, spun mai mult adevăr. Astfel:

La 1 Ian. 1932 Franța avea 3.610.000 tone brute
La 1 Ian. 1933 Franța avea 3.540.000 tone brute
La 1 Ian. 1934 Franța avea 3 470.000 tone brute
La 1 Ian. 1935 Franța avea 3.110.000 tone brute
La 1 Ian. 1936 Franța avea 3.110.000 tone brute
La 1 Ian. 1937 Franța avea 3.000.000 tone brute

■ *Mărirea efectivelor Marinei militare.*

In bugetul pe anul 1938, s'a prevăzut că Marina va avea un număr de 72.000 marinari, în care se cuprind și elevii diferitelor școli de specializare.

In anul 1935, bugetul nu prevedea, decât 61.000 marinari, deci cu 11.000, mai puțin.

Această mărire de personal, a fost necesară pentru complectarea echipajelor nouilor nave, prevăzute în programul naval, pentru aeronautica navală, pentru unităţile apărării coastelor şi pentru serviciile de transmisiuni.

Majoritatea acestor marinari ,o formează cei cari se angajează sau se reangajează, în mod voluntar; procentul lor este de 80%.

■ *Pijamaua face parte din ţinutele marinarului francez.*

Printr'o decizie ministerială, dată de ministrul *Campinchi*, pijamaua de noapte, a fost introdusă ca ţinută oficială a marinarilor francezi. Motivarea acestei decizii este foarte justă; marinarii trebuiau să se culce noaptea în hamac, având doar un tricou scurt, călcând astfel regulile de higienă.

In legătură cu această chestiune, d-l *Georges Mauly*, în revista *Le Yacht*, arată ce utilă este pijamaua şi ce bine ar fi, dacă ea ar lua definitiv locul marilor cămăşi de noapte, măcar la... comandanţii navelor.

In sprijinul acestei propuneri, povesteşte ce caraghioasă impresie i-a făcut un comandant, al unei nave comerciale, care în timpul nopţii, pe când dormea în cabină, fiind anunţat de isbucnirea unui incendiu la bord, a ieşit în cea mai mare grabă pe punte, îmbrăcat aşa cum dormise şi cu şapca pe cap. Cu toată gravitatea situaţiei, apariţia gravului comandant, cu şapca pe cap şi cu cămaşa de noapte fluturând în vânt, a provocat ilaritate la cei ce l-au văzut. Această situaţie caraghioasă desigur că nu s'ar fi produs, dacă acel comandant ar fi purtat o pijama decentă.

■ *Călătoria crucişetorului şcoală „Jeanne d'Arc".*

In călătoria întreprinsă în jurul lumii cu ofiţerii-elevi ai şcoalei de aplicaţie, între cari se află şi compatriotul nostru, aspirantul *Jean-Marin Dumitrescu*, crucişetorul-şcoală *Jeanne d'Arc*, a făcut escală şi la *Tourane*, pe coasta anamită. Cu acest prilej tânărul împărat *Bao-Dai*, împreună cu o suită numeroasă, a fost primit la bordul crucişetorului, unde, după ce a vizitat nava, a luat masa împreună cu toţi ofiţerii bordului.

Dela *Tourane*, *Jeanne d'Arc* a făcut escale la *Port Dayot* şi *Camranh* şi apoi la *Saïgon*, unde a stat mai multe zile.

De aci au plecat spre *Soerabaja (insula Jawa)*. In această traversadă, au trecut linia equatorului, cu tot fastul tradiţional, în asemenea împrejurări. La 10 Ianuarie, au sosit la *Soerabaja*, unde autorităţile, au organizat o mare excursie în interiorul insulei; au participat 300 persoane din echipajul navei.

După *Jawa*, *Jeanne d'Arc*, s'a mai oprit şi la *Bali*, apoi a străbătut strâmtoarea *Torrès* şi marea interioară a Australiei, până la *Sydney*.

Acolo, au stat dela 2 la 15 Februarie şi au participat la sărbătorirea aniversării a 150 ani dela fondarea statului, Noua Galie de Sud.

Dela *Sydney*, călătoria a fost continuată până în *Noua Zeelandă*, la *Welligton*, de unde, încă nu avem ştiri de detaliu.

■ *Aplicarea măsurilor stabilite la Nyon.*

Avizo-ul *Suippe*, a avut prilejul să pună în aplicare, măsurile stabilite în conferinţa dela Nyon. Fiind în larg de *Port-Vendres*, luna trecută, a observat două avioane, cari se îndreptau către navă la foarte mică înălţime. *Suippe*, a deschis focul mai întâi, ca avertisment, apoi a golit o întreagă bandă dela mitraliera A.A. Avioanele au fugit. Peste o oră aceiaşi scenă s'a repetat, dar numai cu un avion. Marinarii francezi au constatat că avioanele aparţineau guvernamentalilor spanioli.

ITALIA

■ *Salariile personalului navigant.*

Incă dela 9 Mai 1937, au intrat în vigoare salariile personalului navigant, de pe navele italiene, aşa cum se arată mai jos:

INDUSTRIA SARMEI
SOCIETATE ANONIMA
CLUJ ★ STRADA IULIU MANIU, 25

UZINELE:
Câmpia Turzii
Brăila
Cernăuţi

SUCURSALE:
Bucureşti
Calea Victoriei, 39
Cernăuţi
Str. Călugăreni, 31

ELECTROZI INVELIŢI **AGIL** PENTRU
SUDURA ELECTRICA CU ARC

TRANSFORMATORI PENTRU SUDURA ELECTRICA CU ARC
USTENSILE PENTRU SUDAJ
SÂRMĂ SUEDEZĂ, ALAMĂ,
ARAMĂ ŞI BRONZ PENTRU SUDURA AUTOGENA

Ofiţeri

A. — Nave de comerţ de cursă lungă

Gradul	Până la 4500 tone	4500—7500	Peste 7500
Şef mecanic	1575 lirete	1635 lirete	1740 lirete
Of. I şi mec. al II-lea	1230 lirete	1290 lirete	1345 lirete
Ofiţer II, mecanic al III-lea şi radiotelegrafist I	1000 lirete	1060 lirete	1115 lirete
Ofiţer III, mecanic al IV-lea şi radiotelegrafist al II-lea	885 lirete	945 lirete	1000 lirete

B. — Nave de comerţ în Mediterana

	Până la 1500 tone	1500—3000	Peste 3001
Şef mecanic	1230 lirete	1290 lirete	1405 lirete
Ofiţer I şi mecanic al II-lea	945 lirete	1000 lirete	1060 lirete
Ofiţer II şi mecanic al III-lea	830 lirete	885 lirete	945 lirete
Ofiţer III şi mecanic IV	—	830 lirete	885 lirete

Personalul subaltern

	Cursă lungă	navig. medit.
Şef de echipaj	642	612
Marinar cl. I	513	489
Marinar cl. II	339	329
Asistent de punte	288	282
Şef de focari	642	612
Eelectrician	627	—
Focar	546	522
Chelner	477	456
Bucătar	561	528

Pe lângă aceste drepturi se mai dă şi hrana care în general este de 10 lire pe zi.

■ *Situaţia construcţiilor prevăzute în planul naval.*

In şantierele italiene, se găsesc astăzi, în construcţie:

— *12 distrugătoare*, de 1620 tone deplasament, viteză 39 noduri, cari vor fi armate cu 4 tunuri de 120 mm. şi 6 tuburi lanstorpile

— *16 torpiloare*, de 679 tone, viteză 34 noduri, armate cu tunuri de 100 mm. şi 4 tuburi lanstorpile.

— *9 submarine*, de 941 tone, viteză 17 noduri, armate cu câte 2 tunuri de 100 mm. şi cu 8 tuburi lanstorpile.

— *4 submarine*, de 896 tone, viteză 17 noduri, armate cu 1 tun de 120 mm. şi 8 tuburi lans torpile.

— *7 submarine*, de 600 tone, armate cu un tun de calibru mic şi 8 tuburi lans torpile.

■ *Nouă linie de vapoare.*

Compania *Italia*, înfiinţează o nouă linie de vapoare, *Italia — America de Nord*. Itinerariul cuprinde escale la Genova, Napoli, Messina, Palermo, Alger, Lisbôa, Boston, New-York, Filadelfia şi înapoi.

■ *Trieste*, cu începere dela 1 Ianuarie a. c., a devenit unul din cele mai importante centre de import şi de distribuire de banane, pentru Italia şi pentru transit.

Această măsură a fost luată pentru a descongestiona portul *Genova*, care concurând Hamburg-ul şi Rotterdam-ul, avea de importat prea mari cantităţi de banane.

■ *Flota comercială italiană* a crescut în anul trecut, cu 225.000 tone, adică cu 17% mai mult, faţă de trecut.

Totuşi guvernul crede că flota este încă insuficientă pentru necesităţile imperiului.

Pentru aceasta, guvernul a prevăzut o sumă de 1 miliard lirete pentru reorganizarea flotei. Se vor construi 44 nave de pasageri, totalizând 235.000 tone. Aceste nave vor fi înglobate în societăţile *Italia* şi *Lloyd Triestino*, adică pentru liniile Americei de Nord şi pentru Extremul Orient.

■ *Fecunda activitate a şantierelor italiene.*

La 1 Ianuarie 1938, şantierele italiene, aveau în lucru următoarele construcţiuni pentru diferite state:

— două crucişetoare pentru *Chile*, plătibile în *aramă* şi *nitrat de sodiu*.

— patru motonave, de câte 10.000 tone, pentru Polonia.

— patru pacheboate mixte, de câte 5000 tone, pentru România (S. M. R.).

— două tancuri petroliere de 14.900 tone, cu motoare pentru *Socony Vacuum Co.* din New-York.

— un vapor de 700 tone, pentru o companie portugheză.

— două tancuri petroliere de 6600 tone, pentru *Standard Oil.*

— două tancuri cu motoare, de 6600 tone, pentru *Anglo-Saxon Petroleum Co.*

— un tanc, de 9000 tone, pentru compania *Shell.*

— două motonave, de 9800 tone, pentru Norvegia, plătibile în parte cu *peşte* şi *produse de peşte.*

După cum se vede şantierele italiene fac un bun şi înfloritor export de nave.

■ *Subvenţiile statului.*

Pentru anul 1937, Statul a subvenţionat Companiile italiene de navigaţie cu 286 milioane lirete.

■ *Chiurasatele Vittorio Veneto* şi *Littorio*, au pe flancuri chiurasă groasă de 230 mm. — 254 mm.

Artileria este împărţită în 3 categorii: *artilerie principală*, cu 9 tunuri de 381 mm., în trei turele triple (una la provă şi două suprapuse la pupa), *artilerie secundară*, contra navelor mici de suprafaţă, 12 tunuri de 152 mm., în 6 turele duble, aşezate la centrul navei (3 la tribord şi 3 la babord) şi *artileria antiaeriană*, cu 12 tunuri de 100 mm. şi 20 mici tunuri şi mitraliere A. A.

Vor mai avea şi una sau două catapulte, pentru lansarea a 4 avioane ambarcate.

■ *Desvoltarea porturilor adriatice.*

Guvernul a alocat, printr'un decret, credite în valoare de 10 milioane lirete, Companiilor Magaziilor Generale, din Triest şi Fiume, pentru a-şi mări posibilităţile, în vederea atragerii unui trafic mai mare prin porturile italiene adriatice.

GERMANIA

■ *Desvoltarea reţelei de navigaţie interioară.*

Navigaţia pe canalele interioare, va lua un mare avânt deoarece guvernul, a întocmit un program executabil în 8 sau 10 ani, în care timp se vor tăia canale noui şi se vor lărgi şi adânci multe din cele existente.

Costul total al lucrărilor s'ar ridica la 200 milioane mărci.

In 1939, canalul *Adolf Hitler*, va înlocui vechiul canal din *Silezia superioară, Clodnitz*, şi atunci transportul cărbunilor din Silezia, se va face aproape în întregime, pe acest canal.

In 1942, vor fi terminate şi lucrările canalului lacurilor *Mazuriene*.

Deasemeni, tot în acel an, vor fi terminate şi lucrările pentru regularizarea *Rinului* superior, între *Bâle* şi *Strasburg*.

O altă lucrare importantă este canalizarea râurilor *Mein* şi *Neckar*, pentru a se putea realiza legătura cu Dunărea.

Mai este în proect şi un canal *Saar-Palatinat*, care va folosi mult transporturilor de cărbuni şi minereu, între *Saar* şi *Sudul Germaniei*.

■ *Propulsiunea sistem Khort*, începe să fie adoptată, din ce în ce, la mai multe nave.

Astfel, 32 remorchere, ce vor fi construite pentru *Detsch-Reich Wasserstrassen-Verwaltung*, care deţine monopolul transporturilor pe *Mittelland Canal*, care leagă *Elba cu Rinul*, vor fi înzestrate cu tuburi *Khort*, cari s'au dovedit a fi foarte avantajoase, mai ales la navele de fluviu, pentrucă pe lângă că puterea de remorcaj se măreşte, dar şi elicele sunt bine apărate, contra corpurilor străine,

BANCOTESCU & NICOLAU SSORI S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREŞTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

◆

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

◆

OŢELURI SPECIALE „ALPINE"

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

◆

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D.

de înaltă şi joasă tensiune.

◆

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane.

◆

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică, minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

GUVERNATOR:

MITIŢĂ CONSTANTINESCU

MINISTRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE DIRECŢIE:

Corneliu Cioranu (preşedinte)
George Georgescu
D. Cristescu
Christu Simionescu
Alex. Neagu
M. Mărcuş

COMISARUL GUVERNULUI:

Sergiu Nenişor

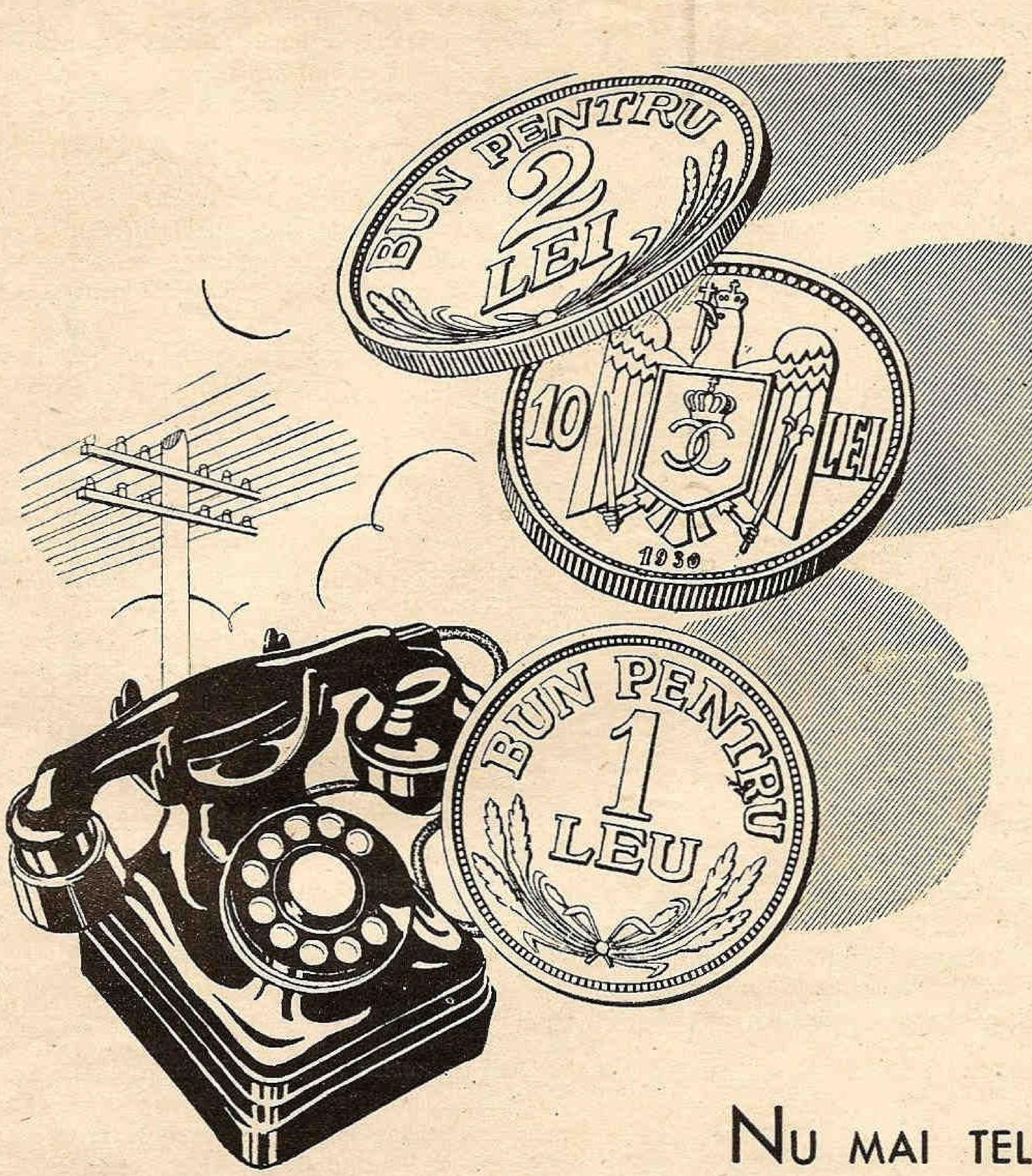
ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
M. Demetrescu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

Agenţii şi birouri de corespondenţă în toată ţara



- *Un aparat minuscul care reprezintă o forță uriașă.*
- *Un fir misterios care leagă în câteva minute cele două emisfere.*

NU MAI TELEFONATI DIN CASELE ALTORA - nu mai abuzați de amabilitatea prietenilor Dvs., deranjându-i în orice clipă.

Pentru 13 lei pe zi

PUTEȚI AVEA TELEFONUL Dv., vă puteți bucura și Dv. de binefacerile acestei invenții minunate.

Telefonul nu e un lux ci o necesitate. Pentru cazurile mai importante și urgente ca și pentru micile probleme de cari ne lovim la tot pasul în viața de toate zilele, telefonul este de mare ajutor.

Nu mai ezitați ! Instalați-vă telefon. Numai când îl veți avea, îl veți prețui mai mult, abia atunci vă veți da seama câte foloase aduce.

(Explicaţii amănunţite asupra acestui sistem *Khort*, se găsesc în revista noastră No. 6, din 1933, la pag. 134).

■ *Situaţia construcţiilor navale, la 1 Ianuarie 1938.*

O publicaţie germană, arată că la 1 Ianuarie 1938, mai erau în curs de construire:

2 chiurasate rapide, de 35.000 tone şi cu 8 tunuri de 380 mm.
1 crucişetor chiurasat, de 10.000 tone, armat cu tunuri de 203 mm.
2 crucişetoare uşoare, de 10.000 tone, armate cu tunuri de 152 mm.
6 distrugătoare, de 1811 tone.
12 distrugătoare, de 600 tone.

Totuşi se pare că mai sunt în lucru şi:

8 submarine, de 740 tone.
7 submarine, de 517 tone.

cari sunt trecute pe lista nouilor construcţii, pe anul 1938, cari mai prevăd şi

1 chiurasat rapid, de 35.000 tone.
2 crucişetoare uşoare, armate cu tunuri de 152 mm.
6 submarine, de 250
4 submarine, de 517 tone.

Din publicaţia aceasta reese că, cele două chiurasate rapide de 26.000 tone, *Greisenau* şi *Scharnhorst*, armate cu câte 9 tunuri de 280 mm., precum şi cele două crucişetoare-chiurasate de 10.000 tone, *Blücher* şi *Admiral Hipper*, armate cu tunuri de 203 mm. ar fi terminate şi gata să intre în serviciu.

■ *Exportul de nave în mare creştere.*

In ultimii cinci ani, datorită unei politici perseverente, în a creia un export important al construcţiilor navale, Germania a reuşit să ridice cifra construcţiilor navale de comerţ, dela 11 nave cu 48.600 tone în 1933, la 309 nave cu 1.164.000 tone, în 1937. Dintre acestea, 252 nave, cu 528.000 tone, reprezintă construcţiuni pentru Germania, iar restul, reprezintă comenzi din străinătate.

Intre cele mai însemnate nave, cari sunt în lucru, sunt două nave baleniere (una de 20.000 tone şi alta de 16.000 tone), 3 nave de excursiuni, de câte 24.000 t. pentru instituţia *Kraft durch Freude*, un pachebot, de 18.000, pentru Norvegia, 63 petroliere, pentru diverşi armatori din Norvegia, Germania şi alte ţări, precum şi un doc flotant de 8000 tone, pentru ROMÂNIA.

Mama şi puii

Nava-Bază de submarine SAAR şi
flotila de submarine *„Weddigen“*

MEXIC

■ *Pilotajul obligator la Vera Cruz.*

Diario Official (Monitorul Oficial), a publicat un decret, prin care pilotajul în portul *Vera-Cruz*, devine obligator.

Taxele de pilotaj, sunt în raport cu tonajul navelor.

OLANDA

■ *Extraordinara activitate a portului Rotterdam, în 1937.*

Camera de comerţ, din Rotterdam, ne comunică mai multe date statistice interesante, asupra activităţii portului Rotterdam, în anul 1937.

In cursul acestei expuneri, datele cari sunt puse în paranteze, reprezintă cifrele corespunzătoare aceleaşi perioade din anul precedent.

In primele 3 trimestre din 1937, au intrat la Rotterdam 10.710 (9259) nave, cu un total de 17.811.556 tone (15.129.186).

Dintre aceste nave, 2857 (2602)), au fost germane, 2580 (2231) olandeze, 1703 (1418) engleze, 689 (613) suedeze, 632 (587) norvegiene 547 (460) franceze, 309 (209) greceşti, 310 (205) italiene şi 1083 cu diferite alte pavilioane.

Mişcarea maritimă totală a mărfurilor, din Rotterdam şi micile porturi vecine, s'a ridicat, în primele 3 trimestre, la 34.380.000 tone (27.198.000, pe când *Anvers-ul* avea numai 20.712.000 tone (18.247.000), iar *Hamburg* 18.584.000 tone (16.205.000).

Cifra pasagerilor veniţi pe mare, este de 89.000 (79.900), iar a plecărilor este de 90.600 (80.000).

Portul are 372 grui, 23 bigi, 36 pontoane în grue, 40 elevatoare de grâne, etc.

Intr'adevăr, acest port a avut o activitate prodigioasă, în cursul anului trecut.

PORTUGALIA

■ *Turismul în Insulele Azore.*

Pentru ca turismul, să poată lua un mai mare avânt şi în *Azore*, Ministerul Marinei, a dat un decret, prin care, toate navele cari transportă călători şi turişti, sunt scutite de taxele pe tonaj, dacă fac escală la *Ponta-Delgada* şi numai dacă nu fac altă operaţie comercială.

■ *Flota de comerţ portugheză nu poate să fie sporită cu nave având vârsta mai mare ca 10 ani.* — Din 1934, există un decret, care interzice societăţilor de navigaţie să-şi cumpere nave cari au mai mult de zece ani, dela construcţie. Acest decret, a fost reînoit şi va rămâne în vigoare, atât timp cât situaţia pieţii tonajului nu se va schimba. In felul acesta flota de comerţ, va fi ferită a se spori cu unităţi vechi, cari datorită uzajului anterior, nu ar aduce nici un aport pavilionului portughez, care şi-aşa are un prea mare număr de nave vechi.

PERU

■ Flota de comerţ, cuprinde nave cu un total de 46.000 tone.

Recenzii

1937, Jahrbuch des deutschen Heres, — Luftwaffen — Kriegsmarine (3 volume).

Din seria anuarelor puterii armate a Germaniei, ne vom mărgini a vorbi numai de al doilea volum, rezervat marinei.

Este un fel de dare de seamă numerică, asupra celor realizate de poporul german în pregătirea de război pe apă, în cursul anului trecut. Forţele navale şi numărul flotelor, lansări noui de bastimente, programul de construcţiuni, exerciţii, călătorii.

Arma submarină, arma aviatică în războiul pe mare, serviciul la maşinile de pe bordul vapoarelor, staţionare şi împărţirea marinei de război, sunt expuse sinoptic şi pe înţelesul tuturora, de personalităţi care sunt identificate adânc cu arma lor şi pătrunse

ARAGAZ

Combustibilul ideal pentru gospodării şi cu nenumărate întrebuinţări în industrii şi meserii.

MUNCA, TIMP ŞI BANI
economisiţi întrebuinţând **ARAGAZ**

Cereţi depozitarului din oraşul Dv. să vă demonstreze cât de economic vă revine întrebuinţarea de în comparaţie cu alte combustibile. **ARAGAZ**

DEPOZITARI IN TOATE ORAŞELE DIN ŢARA

LA BUCUREŞTI

Reprezent. „ARAGAZ“, Calea Victoriei, 51 ★ **Tel. 3.99.51 şi 4.68.60**
Magazinul „SANITAS“, B-dul I. C. Brătianu, 36 ★ **Tel. 2.31.55**

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POIENI
JUDEŢUL CLUJ

■

execută case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

■

Prospecte la cerere, la Direcţiunea Societăţii.

de dragoste pentru dânsa. Numeroase tablouri și fotografii, admirabil, redate, lămuresc textul. Comandantul suprem al marinei de război, pune în introducerea acestei cărți probleme speciale: anuarul trebue să expună necesitatea forței marine germane și în acelaș timp să ofere un tablou fidel de munca aspră și plină de răspundere în marina de război.

Scrieri oficiale, ușurează răspunsul la chestiunile mai importante.

Schițăm mai jos, datele mai importante din acest anuar:

Anuarul are la începutul lui următoarea *Directivă*, scrisă de G-l Fm. Blomberg:

,,Fundamentul cel mai solid al puterii armate este încrederea
,,poporului.

,,Increderea implică înainte de toate, cunoștință; în sarcina a-
,,nuarelor *Armatei, Marinei de război și Aviație*, cade misiunea de
,,a adânci și întări înțelegerea pentru noua forță militară germană.

,,Pentru aceea doresc succes acestei cărți".

Iar drept *,,Cuvânt introductiv"*, Raeder, scrie:

,,Anuarul marinei de război germane 1937, trebue să adâncească
,,în toate cercurile poporului german, cunoștința importanței co-
,,vârșitoare a misiunii ce cade în sarcina marinei de război, în
,,cadrul puterii armate germane. Trebue să expună necesitatea,
,,importanței puterii germane pe mare și în acelaș timp să pre-
,,zinte o icoană sinceră a muncii aspre și plină de răspundere, din
,,marina de război".

Cuprinsul anuarului începe prin amintirile de acum 20 ani, un fel de efemeride ale evenimentelor războiului pe mare, de la Ianuarie 1917, privind exclusiv activitatea submarinelor, până inclusiv Dec. 1917, indicând faptele de arme, numele comandanților și locul acțiunii. Se arată data de Febr. 1917, ca începutul războiului submarin fără cruțare. Numeroase fotografii reamintesc și excită mândria națională.

Urmează apoi o expunere a puterii maritime și acordurile navale, ce au avut loc în 1936, scrisă de C-Am. A. D. Gadow.

Aci se arată străduințele Angliei și Americii, de a limita atât numărul vaselor de război cât și tonajul, precum și dificultățile întâmpinate din partea Japoniei și chiar a Franței.

La conferința dela Londra (25. III. 1936) proectul desbătea 5 puncte.

1. Noțiunea clasificării bastimentelor după tonaj (fără combustibil și apa necesară mașinilor), viteză și calibrul tunurilor, indicând fiecare categorie și menționând limitele de vârstă ale fiecărui gen de vas de război.

2. Limitele superioare pe care vasele de război nu trebue să le depășească (comparativ cu vasele germane).

3. Schimbul de informații, care a format cel mai principal punct al proectului.

4. Siguranța generală: războiul desleagă de acord, informând părțile precum și în cazul când o putere neparticipantă, ar depăși limitele acordului. N'au semnat însă nici Japonia nici Italia, așa că acordul a rămas valabil numai pentru Anglia, U. S. A., Franța; s'au urmat apoi tratative și cu Germania, Polonia și U. R. S. S.

In partea a doua, d-l Am. Gadow, dă ca exemplu de pregătire, extraordinara capacitate de organizare și perseverență a Italiei, ca o putere maritimă solidă, care nestingherită a putut să opereze, în războiul abisinian, la 2400 mile de patria mamă, iar după Mogadiș în Somalia, cu încă 800 mile mai departe.

Experiența războiului mondial, în special refugierea armatei sârbe și repatrierea ei de flota italiană, apoi transporturile de trupe la Gallipoli, au folosit mult pregătirii operațiunilor italiene pe mare în răsboiul italian.

Nu este neglijată nici evidența activității italiene și măsurile de prevedere, față de un eventual conflict armat cu Anglia, care părea probabil. De asemenea sunt schițate măsurile luate de Anglia pentru a-și pune în siguranță flota dela Malta.

In partea a treia, d-sa expune chestiunea Dardanelelor, și Bosforului, în ordine cronologică, dela încheerea păcii între Antantă și Grecia de o parte și Turcia de alta, prin tratatul dela Lausanne (1923). Strâmtorile au fost dezarmate, însă s'a dat Turciei țărmul tracic. O comisie internațională avea controlul strâmtorilor, comisie din care făcea parte și Japonia, deși nu era direct interesată. Apoi strădania Turciei pentru a deveni din nou stăpână la ea acasă, chestiune pusă de dânsa la Geneva în 1935, dar fără rezultat din cauza Angliei. Ingrijorările Angliei față de acțiunea Italiei, au dus la conferința dela *Montreaux*, cari au pus în drepturile ei Turcia, dar punctul sensibil al întregului, a fost cererea de înarmare a strâmtorilor, dispariția Comisiunii internaționale și restabilirea suveranității Turciei.

Se vede în cuprinsul expunerii că, față de interesele diverse ale puterilor, în special Anglia, Franța și Sovietele, s'a dat o adevărată luptă, pentru ca la sfârșit și cu sprijinul României, să se stabilească maximul de tonaj de vase de război ce pot pătrunde în Marea Neagră, precum și condițiunile de trecere. Aci s'au pus în aplicare două principii: intervenirea pe baza *,,îndatoririlor Societății Națiunilor"* și a *,,scopurilor umanitare"*. Formula stabilită a mulțumit cerințele Ruso-Franceze, și după ea, Turcia poate, *dar nu trebue, sau nu poate lăsa liberă trecerea vaselor de război*, ale anumitor puteri, chiar de ar fi aliatele ei.

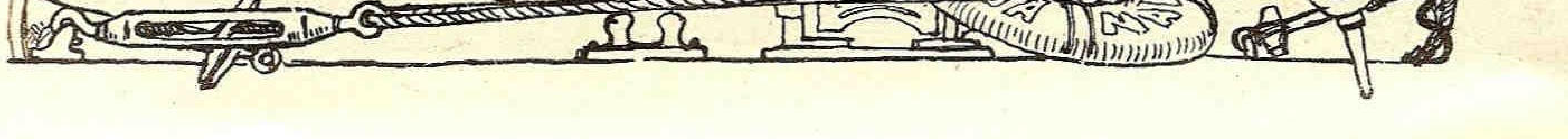
Rezultatul final e că flota U. R. S. S., poate în timp de pace să manevreze nestingherită și să se concentreze la Sevastopol, Kronstadt, sau la Wladivostok, ceia ce poate constitui complicații atât pentru Germania, cât și pentru Statele din extremul orient (Japonia). In orice caz, poziția Turciei a ieșit extrem de întărită; Italia va trebui să manevreze, pentru a ieși la socoteală, în caz de conflict armat. In încheere se arată măsurile luate de Anglia în Marea Mediterană, pentru a-și asigura pozițiunea ei față de acest acord și față de situația Italiei.

COLONEL GIUȘCA G.

Sprawy Morskie I Kolonialne *(Afaceri maritime și coloniale)*, o prea interesantă revistă a Ligii Morska i Kolonialna publică, în n-rele 1 și 2 următoarele:

No. 1: Problema materiilor brute în soluțiile internaționale.
Populația Madagascarului.
Baltica nu este o mare germană.
Comerțul exterior al Poloniei în 1936.
Greutăți ce au fost învinse.
Contratorpiloarele.
Canalul Mării Negre.
Cronica legiuitorului.
Cronica colonială.
Convocarea conferinței pentru emigrarea coloniștilor.

No. 2: Despre emigrarea evreilor din Polonia și despre colonizarea lor.
Creșterea populației, emigrarea și apărarea națională.
Lupta pentru materii prime și colonii.
Ideia mandatelor și lumea coloniilor.
Diferendul taxelor vamale navale dintre Polonia și Danzig din anii 1635—1643.
Caracteristica tendinței desvoltării flotelor de război după 1918.
Programul ideii coloniale.
Marina spaniolă în timpul războiului civil.
Republica Polonă pe litoralul Mării Negre.
Din Seim și Senat.
Cronica legiuitorului.
Revista presei străine.



Rezultatul subscripției pentru construcția noului vas-școală „Mircea"

La apelul nostru merită să cităm următoarele 3 gesturi:

Un fost elev al faimosului bric „MIRCEA", D-nul *Alexandru Lupescu*, prim bariton al Operii Române și-a oferit cunoscutul său talent, la festivalul, care a avut loc, la 22 l. c., la Ateneul Român, când d-l *Vice-Amiral Bălănescu*, a vorbit despre : „Navele cu pânze", iar d-l Lupescu, cu concursul orchestrei Societății de Radiodifuziune, condusă de d-l *Th. Rogalski* și acompaniamentul d-lui *Umberto Pessione*, a executat un bogat program.

Un alt gest, vine dela un intelectual, care a donat suma de 5.000 lei însoțită de următoarea scrisoare :

„DOMNULE PREȘEDINTE,

„E trist și rușinos, că numărul membrilor „Ligii Navale" se ridică numai la 4000, când Bulgarii au în liga lor 10.000, Jugoslavii 120.000, iar Polonii 600.000.

„Atâta simț de gospodărie națională au Românii? Nu mai vorbim de marele interes istoric de a ne afirma și ca factor politic, dacă stăpânim capătul celui mai însemnat fluviu european...

„Pentru vasul școală „Mircea", Ligii îi trebue 10 milioane, dar nu are până acuma decât 5. Fiindcă vorbele, fără fapte, n'au nici un preț, propun un mijloc expeditiv : să găsim repede 1000 de „prieteni ai Dunării și ai Mării", care, contribuind fiecare cu 5000, să acopere cele 5 milioane ce lipsesc. Nu piere lumea, dacă, din cheltuiala acestui an, o mie de bărbați amână un rând de haine, purtând unul mai vechi.

„Numele propunătorului, se înțelege, rămâne necunoscut. El semnează „Un profesor", numai ca îndemn și pentru alte categorii sociale, care dispun de mijloace superioare pungii unui dascăl.

„Vă rog să binevoiți a primi suma alăturată aci, de cinci mii lei.

„Vă doresc grabnic succes".

UN PROFESOR

Un altul vine din partea d-lui *Maior Nicolaescu*, primarul comunei Băilești, care a strâns suma de 2160 lei, grație următorului îndemn adresat locuitorilor din acea comună :

In aceste clipe, când marina română este singura din lume fără navă-școală, gesturi ca cele de mai sus, cari se adaugă la acela al celor cari au subscris până acum 5 milioane, e dovada dragostei pentru marina noastră și a înțelegerii că, în fine, *noi românii trebue să fim stăpâni pe apele noastre.*

STIMATE DOMN,

Spre a putea răspunde apelului Ligii Navale Române de sub INALTA PREȘEDINȚIE ACTIVĂ A MAJESTĂȚII SALE REGELUI CAROL II-lea, prin care cere obolul neprecupețit al tuturor bunilor Români pentru a construi noul vas-școală „MIRCEA".

Cred, că nu va exista nimeni, care să simtă cât de puțin românește și să nu dea cât de mult pentru a răspunde cu cea mai mare însuflețire la apelul pornit cu atâta dragoste de ACEL ce și-a pus întreaga FIINȚĂ și tot SUFLETUL SĂU NOBIL, pentru binele nostru al tuturor și al Țării noastre.

Noi, fii SĂI, trebue să-I dăm ascultare și să fim gata a răspunde cu aceiași dragoste cu care EL ne înconjoară, întrucât orice operă a SA este numai și numai spre binele nostru al tuturor.

Vă mulțumesc cu cea mai mare căldură și din tot sufletul tuturor acelora ce veți răspunde apelului ce vă adresez și nădăjduiesc că nu va exista nimeni dintre Cetățenii Orașului, pe care am onoarea a-l conduce, care să nu contribue la această măreață Operă a CELUI MAI MARE DINTRE ROMÂNI.

Se alătură lista de subscripție.

Primarul Orașului Băilești,
Maior, M. NICOLAESCU

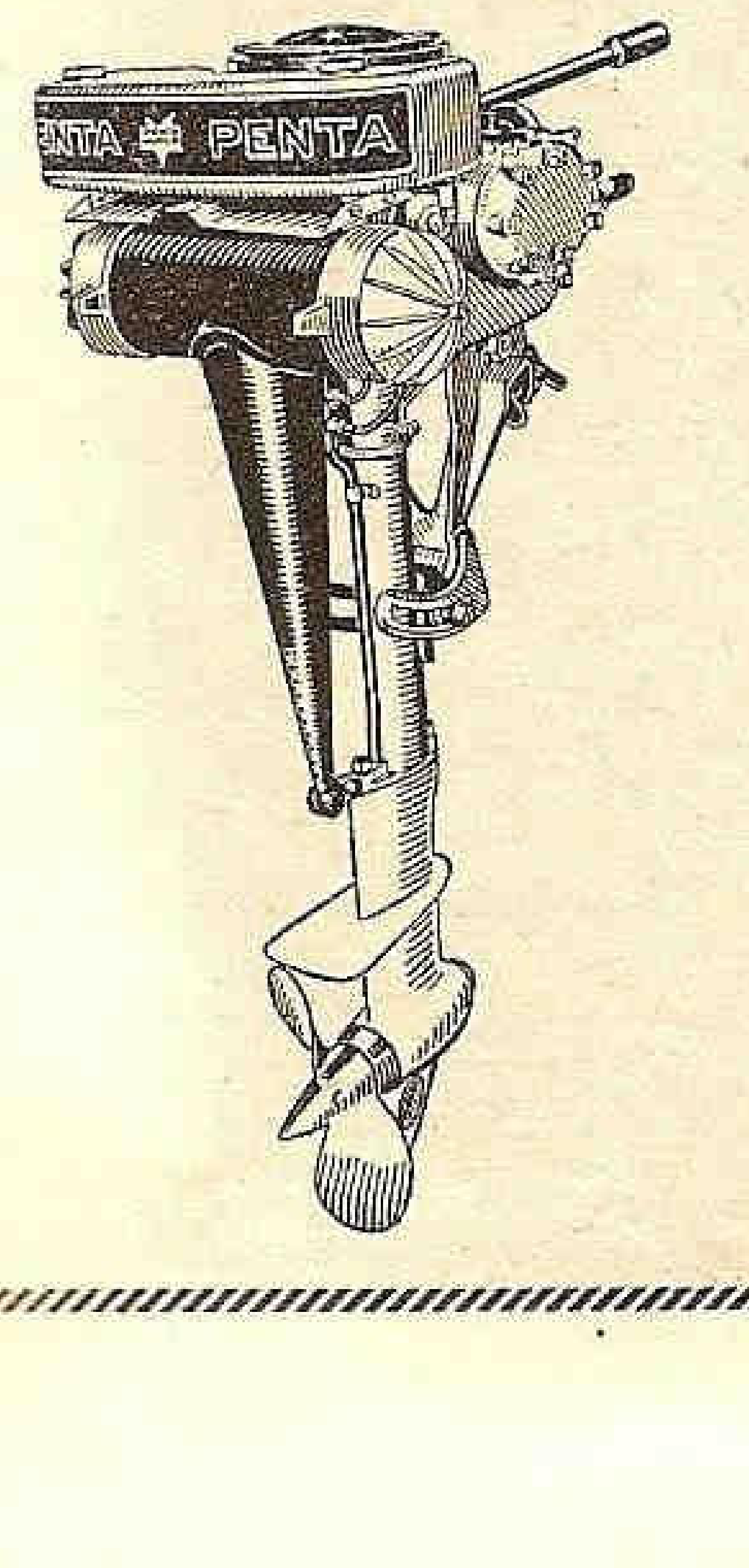
Secretar, General,
A. GR. ALECSANDRESCU

Din Târgoviște :	
Un căpitan	50
I. Iacob Dorobanțu	100
Milan Mitici	60
Maior Răducănescu	200
D-na Maria N. Ogescu	100
D-l Capesius	100
I. Georgescu	20
D-ra Paraschivescu	200
Un anonim	200
Gh. Constantinescu	1.000
Laboratorul farm. Th. Vasiliu, Buc.	500
I. Fuchs, Buc.	500
D-na Lucia Biscabarn, Buc.	100
Dela S. A. „Danubiana" Forestiera Română din Brețcu-Oituz, Jud. Trei Scaune, au subscris :	
David Gross	500
Ing. Scheiber Ernst	100
Neuman Stegmund	100
Haendel Mayer	100
Erdöst Gèza	100
Pollak Samuel	100
Kopakz Ștefan	100
Ganz Mendel	100
Menegon Luigi	100
Balázs Erhard	100
Hrehorovici Ferdinand	100
Tökés Arpad	50
Zaharia Ioan	100
Munteanu Lazăr	50
Haydel Rosa	50
Stroe Ioan	50
„Danubiana" Forestieră S. A.	1.000
Garai Laioș	20
Geczö Albert	20
Brici Gheorghe	20
Curițian Neculae	20
Kiss Iosif	20
Pers. insp. 7 întreținere CFR Cluj	833
Pers. Uzinelor metalurg. ale statului din Firiza-Satu Mare	2.266
Pensionarii publici, militari și civili ai Soc. Pensionarilor *„Dunărea de Jos"* din Galați	1.290
Dir. Salinei CAM din Cacica — Suceava :	
Din partea funcționarilor	670
Din partea lucrătorilor	955
Industr. de piele S. A. Tg. Mureș	500
Prin lista nr. 1273, încr. Apărării Fixe Maritime din C-ța	450
Prefectura Jud. Sălaj	5.000
Lic. comerc. „Principele Carol" din Timișoara :	
Clasa I-a	115
Clasa II-a	55
Clasa II-a română	35
Clasa V-a	110
Clasa VII-a rom.	40
Clasa VII-a rom.	65
Clasa VIII-a rom.	100
Personalul CFR din centrala insp. 10 întreț. Chișinău	320
Pers. secțiilor : L. 1. Tg Ungheni	620
L. 2 Chișinău	315
L. 3 Bălți	210
L. 4 Basarabeasca	750
L. 5 Cetatea-Albă	1.230
L/c Chișinău	325
C. Bunescu, șef regulator circulație stația Pitești	97
Enoriașii parohiilor aparținând Sf. Episcopii din Constanța :	
Sf. Impărați-Călărași	80
Sf. Ioan-Călărași	120
Sf. Nicolae-Călărași	120
Cuza-Vodă	90
Mircea-Vodă	120
Prin lista nr. 1311, încr. Sf. Episcopii-Constanța	230
Iancu (timonier) pe vap. „Oltenia"	500
Caprilian Ervant (marinar) pe vap. „Oltenia"	500
Din Bazargic : Ivan St. Hristof	100
Liuben Sișcof	100

Iordan Sişcof	100
Lucio Sişcof	100
Prin lista încred. soldatului marinar Mâra Nicolae-Constanţa	62
Prin Insp. şcolar reg. VI Bucureşti (lista nr. 2438):	
D. S. Georgescu	50
Indescifrabil	50
M. Moldoveanu	200
Următorii pensionari şi pensionare din Capitală:	
Prof. I. Nanulescu	200
Polixenia Nanulescu	100
Cristina Belian	20
C. O. Apostoliu	100
Eliza Gheorghiu	20
Al. Gr. Teodossiu	40
O Doamnă	10
Aurica Niculescu	20
D-ra Adina Bellu-Buc.	40
Avedis Carabelaian, comerc.-Buc.	60
Ionescu Severin, artist-Buc.	300
Prin lista nr. 900, încr. Prefecturii Iaşi	100
Prin lista nr. 33, încred. agenţiei S. M. R.-Galaţi:	
Păun Vasile, cpt. maritim	500
Nicoară Ovidiu, cassier	100
M. Manolescu	50
N. Mitrofan	100
Const. Jarnea	30
N-lae Palade	20
Vărlan Temistocle	40
Dimofte M.	20
Rădulescu I.	25
Popovici Gh.	20
Pers. CFR din insp. 7-a mişc.-Cluj	533
Lista nr. 809, încr. Prefecturei Jud. Maramureş	1.703
Fraţii Duşa-Constanţa	100
S. Ludoşeanu-Constanţa	100
I. Tudor-Constanţa	100
N. Petrescu-Constanţa	500
Prin lista nr. 555, încr. d-lui Ovidiu Gheorghiu-Constanţa	640
Pers. S. A. „Schmollpasta" Braşov	240
Ing. şef. Gr. Al. Timotin, insp. 8 CFR, Cernăuţi	100
Corp. profesoral al lic. de băeţi „Unirea" din Focşani	232
Camera de Comerţ-Brăila	500
Clubul Regal-Brăila	1.000
Diverşi subscriitori din Brăila (lista nr. 406)	215
Fabr. de lacuri şi vops. „Coroana" din Bucureşti	1.000
Func. fabr. „Coroana"	1.060
Lucrătorii fabr. „Coroana"	830
Primăria Municip. Timişoara	5.000

Ofiţerii şi subofiţerii din Depoz. Maritime de echipaje din Constanţa, au subscris din solda pe Ianuarie, după cum urmează:	
C-dor Pogonat C-tin	40
Cpt. C-dor Drăghicescu Ferdinand	20
Cpt. Stănescu Eug.	20
Lt. Chiriac	20
Asp. Trandafirescu Decebal	20
Asp. Amarica Tibul	20
Asp. Ionescu C. I.	20
Asp. Marinescu Al.	20
Asp. Mates Gr.	20
M-tru Toader D.	20
Plt. maj. Săilă N.	20
Plt. maj. Cristian Spiridon	20
Subm-trul Pastramă Fl.	20
Angiuş Tr. şi Francisc, sergenţi din rezerva Marinei, au organizat o mică serbare sătească, în Com. Mădăraş, Jud. Satu Mare, din care a rezultat suma de lei	200
Victor Milea, înv. Topliţa-Hunedoara (prin lista nr. 1883), dela diverşi	395
Personalul Soc. Creditul Minier, după cum urmează:	
Schela Moreni	1.210
Rafinăria Brazi	1.305
Schela Ochiuri	771
Staţia de export-Constanţa	450
Rafinăria Doiceşti	920
Rimma S. A. Bucureşti	1.000
Ing. Radu Dimitriu-Buc.	100
X. X. X., Buc.	100
Ing. Ionescu Gh. I., Buc.	50
Ing. Ghica Horia, Buc.	25
Ing. Ciulcov Arseniu, Buc.	30
Ing. Leatris C-tin, Buc.	30
Nelu Petre, Buc.	50
Mandiuc I., Buc.	50
D-na Sofia Ionescu-Buc.	1.000
Fabrica „*Dacia*" din Cisnădie, împreună cu lucrătorii	2.500
Şeful post. jandarmi din com. Dorobanţu-Constanţa	400
Primăria com. Topliţa-Mureş	10
St. Iliopol, elev lic. din Câmpulungul Moldovenesc	50
Ministerul Apărării Naţionale	10.000
Louis Noel-Buc.	10.000
Dela gim. ind. din Viştea de Jos, Făgăraş, următorii:	
P. Drăgănescu	40
I. Chiriac	40
Sabina Simionescu	20
Victor H. Grapă	30
Eug. Grama	20
V. Bolboceanu	30

Viorica Simonetti	20
I. Neagoe	10
Gavril Rudeanu	30
Pr. Valeriu Voimag	10
Minerva Stanciu	20
„Industria Textilă Lugoj" s. a. împreună cu personalul	1.360
Adelina Paşnicu din M. Ciuc	100
„Coloranil" s. a. Bucureşti	1.000
Personalul superior	300
Personalul inferior	200
Alphonse Jean Luiger-Bucureşti	200
Prin listele nr. 907, 1196, 1899, încred. d-lui Lt. Nicolau, dela Straja Ţării, s'a subscris, de diverşi, suma de lei	1.570
Prefectura jud. Târnava-Mică	5.000
Pers. din Dir. Controlului CFR, Bucureşti	1.629
Dela Insp. 5 Tracţiuni CFR, Timişoara, următorii:	
Ing. Severineanu Cornel	100
Ing. G. ?	100
Ing. Olteanu Eug.	50
Ing. Heinrich Iuliu	50
Ing. Gross Viliam	50
Pantoş Miron	30
C-tin H.	20
C.	20
Drăgan Tănase	20
Prin lista nr. 899 încred. d-lui Gh. Petrescu învăţ. şi c-dt al subc. preg. premilitare din Glodeni-Dâmboviţa, s'a subscris în total suma de 2.670 lei, de către:	
Tinerii premilitari	782
Elevii şcolii primare: cl. I I	135
Clasa III-a	179
Clasa IV-a	154
Buică Ionescu înv.	100
Vera Solomon	100
Har. Georgescu	100
Gh. Petrescu	100
Andrei Ioan	100
B. N. Ioan	100
Gh. Becheanu	100
N. T. Brezeanu	100
D. D. Petrescu	100
N. B. Simion	100
Preot N. Popescu	25
Floarea N. B. Simion	50
D. P. Stănescu	50
I. R. Acsinila	25
Iosif Niţescu-Lăculeţe	100
Maria Ionescu	40
Preot Al. Săvulescu-Lăculeţe	60
Gh. Duţulescu	20
Banu Dumitrescu	20
D. Petrescu	30
D. Dinescu	20
Eustatziu Criticos, C-ţa	100



Uzinele PENTA Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11 — 3½ — 5 C. P.; K 21 7 — 10 C. P.
L 41 — 12 — 16 C. P.; A 4 — 20 — 30 C. P.
precum şi mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acţionate cu benzină, petrol sau motorină
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
Bucureşti, Cal. Victoriei, 86

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Direcţiunea: Bucureşti, Bd. Take Ionescu, 1-3 — Telefon 3.25.61

Adresa telegrafică: SEMERE

LINII RAPIDE DE PASAGERI:

Linia I: Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria — Haifa — Beirut — Pireu — Istanbul — Constanţa.

Linia II: Constanţa — Istanbul — Pireu — Beirut — Haifa — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanţa.

Deservite de: s/s DACIA, ROMÂNIA şi REGELE CAROL I

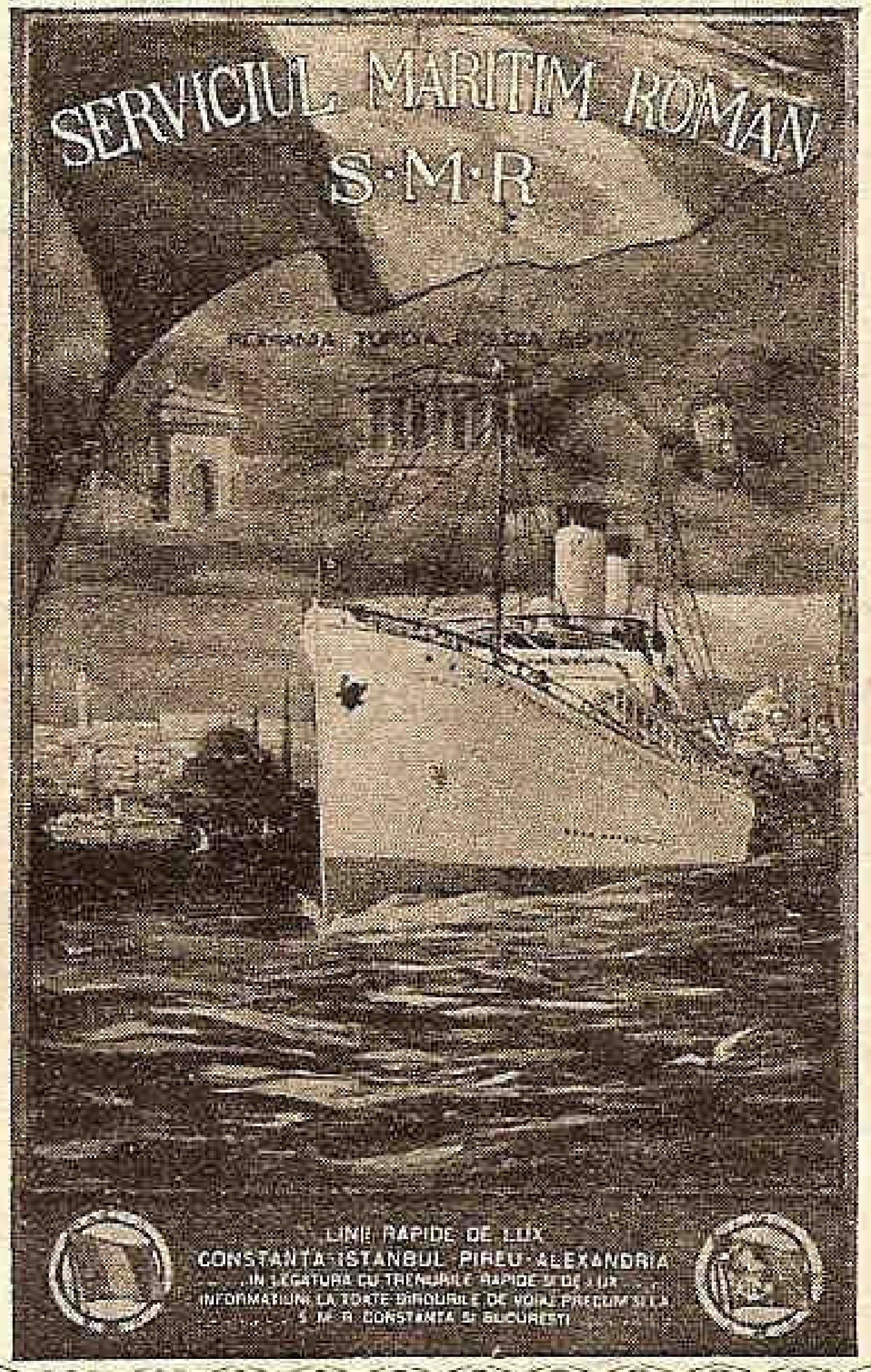
LINII DE PASAGERI ŞI MĂRFURI:

Linia III: Dunăre-Mediterana Occidentala:

Galaţi — Constanţa — Istanbul — Pireu — Izmir (fac.) — Malta — Napoli sau Genova (fac. — Marsilia — Malta (fac.) — Istanbul — Constanţa — Galaţi. Deservită de s/s **Alba Iulia şi Suceava.**

Linia IV: Dunăre — Levant A:

Galaţi — Constanţa — Istanbul — Izmir — (fac.) Tripoli — Beirut — Port Said — Jaffa (fac.) — Haifa — Istanbul — Constanţa — Galaţi. Deservită de s/s **Ardeal şi Peleş.**



LINII DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

Linia V: Dunăre — Levant B.:

Galaţi — Constanţa — Istanbul — Haifa — Jaffa — Port Said — Alexandria — Izmir (fac.) Istanbul — Constanţa — Galaţi. Deservită de s/s **Bucureşti şi Oituz.**

Linia VI: Dunăre — Marea Egee:

Galati — Constanţa — Instanbul — Pireu — Volo — Stylis — Salonic — Chios sau Mitiline (fac.) — Izmir — Istanbul — Constanţa — Galaţi. Deservită de s/s **Durostor.**

La cerere SE TRIMIT PROSPECTE IN MOD GRATUIT.

Fraţii Cocinchina-C-ţa	100
C'amiral (r) Zacharia Ionescu-Galaţi	1.000
Jenel şi Gatioara Alexe-Craiova	100
Maria Nicolaescu-Craiova	100
Elevii cl III lic. „Dr. Angelescu" Găeşti-Dâmboviţa	150
Primăria Cernavodă (cu lista nr. 497)	280
Ida Wechselberger-Buc.	100
Un profesor	5.000
Dela Comandamentul Marinei Bucureşti, au subscris următorii:	
Comodor adj. Koslinski Gh.	600
Comandor Niculescu Gh.	250
Cpt. Comandor Bardescu N.	400
Cpt. C-dor Cristescu N.	250
Lt. C-dor Georgiade Sp.	400
Int. Maior Georgescu M.	200
Int. Maior Panu Octavian	150
Medic-Cpt. Dumitrescu Iulian	300
Cpt. Martac Alex.	300
Cpt. Trandafirescu E.	300
Cpt. Roşescu Gh.	300
Cpt. Gealep Virgil	150
Cpt. Budescu Radu	150
Adm. Cpt. Chiriacescu Eug.	150
Cpt. Popescu I.	300
Cpt. Economu I.	300
Maior Caragea I. Cezar	400
Lt. Brătulescu	260
Lt. Popescu Dumitru	260
Lt. Niculescu Ioan	260
Cpt. Popovici Horia	150
Cpt. Tocineanu Gh.	300
Lt. Nicolau Eustatziu	260
Lt. Negulescu Zaharia	260
Lt. Popescu C-tin	260
Lt. Alexandrescu M.	260
Lt. Popovici E.	270
Lt. mec. Pascu C-tin	260
Lt. mec. Lungeanu C-tin	260
Lt. Halus Gr.	130
Lt. mec. Baiceff	130
Sublt. Şerbănescu Iuliu	230
Sublt. Zamfir D-tru	230
M-tru cl. III-a Dumitrache Teodor	160
M-trul Zamfir Vasile	110
M-trul Fotescu Petre	80
M-trul Maşek Anton	200
M-trul Gherţoiu	50
M-trul Ionescu Ştefan	115
M-trul Nichita C-tin	60
M-trul Doagă Gh.	80
M-trul Fira Iancu	80
Subm-trul Eremia	40
Gheorghiaş	40
Toader Petre	50
Roşu A.	50
Prefectura Caliacra, prin lista nr. 879 lei	170
Pers. CFR din Insp. 9 mişcare Iaşi	190
Insp. 10 mişcare, Chişinău	6.309
Ofiţerii şi subofiţerii Reg. Centr. de Insp. al Art. Mihai Bravu Vlaşca	1.152
Şc norm. de înv. din Carei (cl. I, 52; cl. II, 13; cl. III, 28; cl. IV, 13; cl. VI, 8; cl. VIII, 18; corpul profesoral diferenţa) total lei	249

Totalul sumelor subscrise până la 31 Martie 1938 se ridică la 5.138.185.

Donaţiunile au fost depuse la Cassa de Depuneri pe numele Minist. Aerului şi Marinei.

Subscripţia rămâne deschisă, lozinca Ligei Navale fiind „*Cât de puţin, dar dela toţi*".

ITINERARIUL LINIEI IV: DUNĂRE – LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	PELEȘ	OITUZ	ARDEAL
GALAȚI (BRĂILA)	—	7 h.	13 / IV	30/ IV	23/ V
SULINA	17 h.	—	13 "	30	23 "
	—	20 h.	13 "	30	23 "
CONSTANȚA	6 h.	—	14 "	1 / V	24 "
	—	9 h.	20 "	2 "	25 "
ISTANBUL	7 h.	—	21 "	3 "	26 "
	—	8 h.	21 "	3 "	26 "
TRIPOLI	8 h.	—	25 "	—	30 "
	—	6 h.	26 "	—	1 /VI
BEIRUT	8 h.	—	26 "	8 "	1 "
	—	20 h.	28 "	9 "	3 "
HAIFA	6 h.	—	29 "	10 "	4 "
	—	8 h.	30 "	11 "	5 "
JAFFA T. AVIV (facult.)	10 h.	—	31 "	11 "	5 "
	—	12 h.	1 / V	12 "	6 "
ALEXANDRIA	8 h.	—	—	14 "	—
	—	12 h.	—	16 "	—
PORT-SAID (facult.)	8 h.	—	2 "	17 "	7 "
	—	12 h.	5 "	19 "	9 "
JAFFA T. AVIV facult.)	13 h.	—	—	—	—
	—	9 h.	—	—	—
HAIFA	13 h.	—	—	—	—
	—	18 h.	—	—	—
TRIPOLI	10 h.	—	—	—	—
	—	12 h.	—	—	—
MERSINA (facult.)	11 h.	—	—	—	—
	—	18 h	—	—	—
IZMIR (facult.)	8 h.	—	9 "	23 "	13 "
	—	18 h.	9 "	23 "	13 "
ISTANBUL	8 h.	—	10 "	25 "	14 "
	—	10 h.	10 "	25 "	14 "
CONSTANȚA	14 h.	—	11 "	26 "	15 "
	—	20 h.	15 "	28 "	19 "
SULINA	7 h.	—	16 "	29 "	20 "
	—	8 h.	16 "	29 "	20 "
GALAȚI	16	—	16 "	29 "	20 "

NOTE. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunării în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte, fără aviz prealabil.

ITINERARIUL LINEI V: DUNĂRE — MAREA EGEE

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	OITUZ	BUCUREȘTI	OITUZ	BUCUREȘTI
GALAȚI	—	7 h.	20/ IV	19/ V	17/ VI	16/ VII	14/VIII
SULINA	17 h.	—	20 "	19 "	17 "	16 "	14 «
	—	18 h.	20 "	19 "	17 "	16 "	14 «
CONSTANȚA	6 h.	—	21 "	20 "	18 "	17 "	15 «
	—	7 h.	22 "	21 "	19 "	18 "	16 «
ISTANBUL	8 h.	—	23 "	22 "	20 "	19 «	17 «
	—	18 h.	23 "	22 "	20 "	19 «	17 «
PIREU	14 h.	—	25 "	24 "	22 "	21 «	19 «
	—	11 h.	26 "	25 "	23 "	22 «	20 «
VOLO	11 h.	—	27 "	26 "	24 "	23 «	21 «
	—	13 h.	27 "	26 "	24 "	23 «	21 «
STYLIS	17 h.	—	27 "	26 "	24 "	23 «	21 «
	—	15 h.	28	27 "	25 "	24 «	22 «
SALONIC	9 h.	—	29 "	28 "	26 "	25 «	23 «
	—	20 h.	30 "	29 "	27 "	26 «	24 "
CHIOS	6 h.	—	2 / V	31 "	29 "	28 «	26 «
	—	20 h.	2 "	31 "	29 "	28 «	26 «
sau MYTILINE (facult.)	6 h.	—	2 "	31 "	29 "	28 «	26 «
	—	20 h.	2 "	31 "	29 "	28 «	26 «
IZMIR	6 h.	—	3 "	1/ VI	30 "	29 "	27 «
	—	18 h.	3 "	1 "	30 "	29 «	27 «
ISTANBUL	6 h.	—	5 "	3 "	2/VII	31 «	29 «
	—	12 h.	5 "	3 "	2 "	31 "	29 «
CONSTANȚA	13 h.	—	6 "	4 "	3 "	1/VIII	30 «
	—	20 h.	8 "	6 "	5 "	3 "	1/ IX
SULINA	7 h.	—	9 "	7 "	6 "	4 "	2 «
		8 h.	9 "	7 "	6 "	4 «	2 «
GALAȚI	18 h.	—	9 "	7 "	6 "	4 «	2 «

NOTE: Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSA DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETA, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLECT CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CARBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRATARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTA.

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 472.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

Se vinde de:

*Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S.)*

CHERESTEA DE RĂŞINOASE, STEJAR ŞI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informaţiuni:

C. A. P. S.
DIRECŢIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, Bucureşti III
Telefon: 3.31.53 şi 3.31.26

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI
DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

Inscrieţi-vă la
NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

Dacă Vecinul Dv. are...

O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, *atunci*

o puteți avea și Dv.

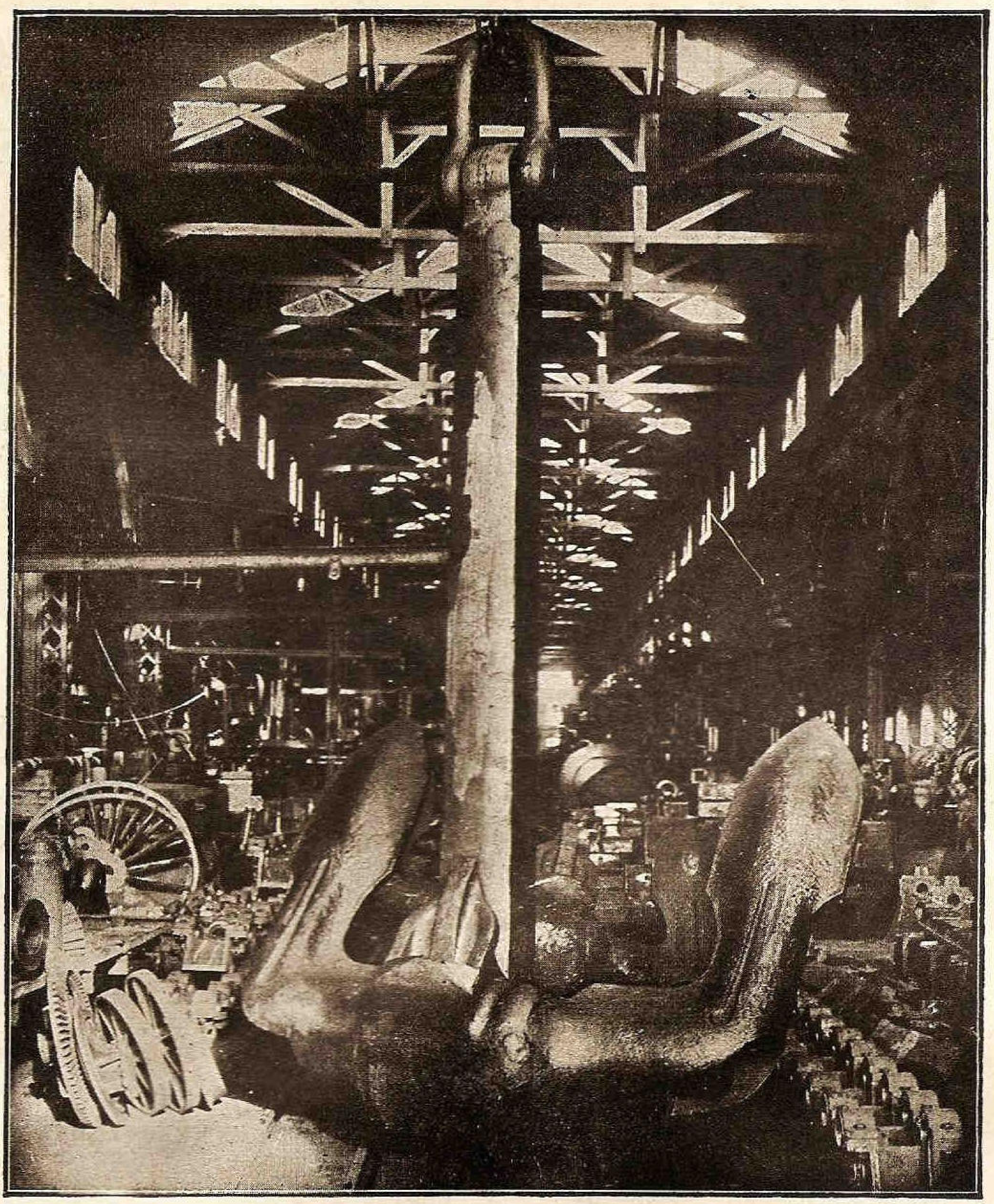
Ințelege timpul în care trăești. Cine trăiește după concepții vechi, nu poate ține pas cu toată lumea. Aceasta mai ales în domeniul chimiei, unde visurile de azi, pot fi mâine realizări practice. Conduși de acest gând am transformat renumita cremă de ghete SCHMOLLPASTA,—prin adăogarea câtorva feluri de ceară nobilă, într'un mijloc universal de curățit.

Spre convingere, curățiți odată cu SCHMOLLPASTA, mobile, geamantane, genți, poșete, valize, mantale de piele, etc. și veți aprecia că

SCHMOLL lustruiește toate

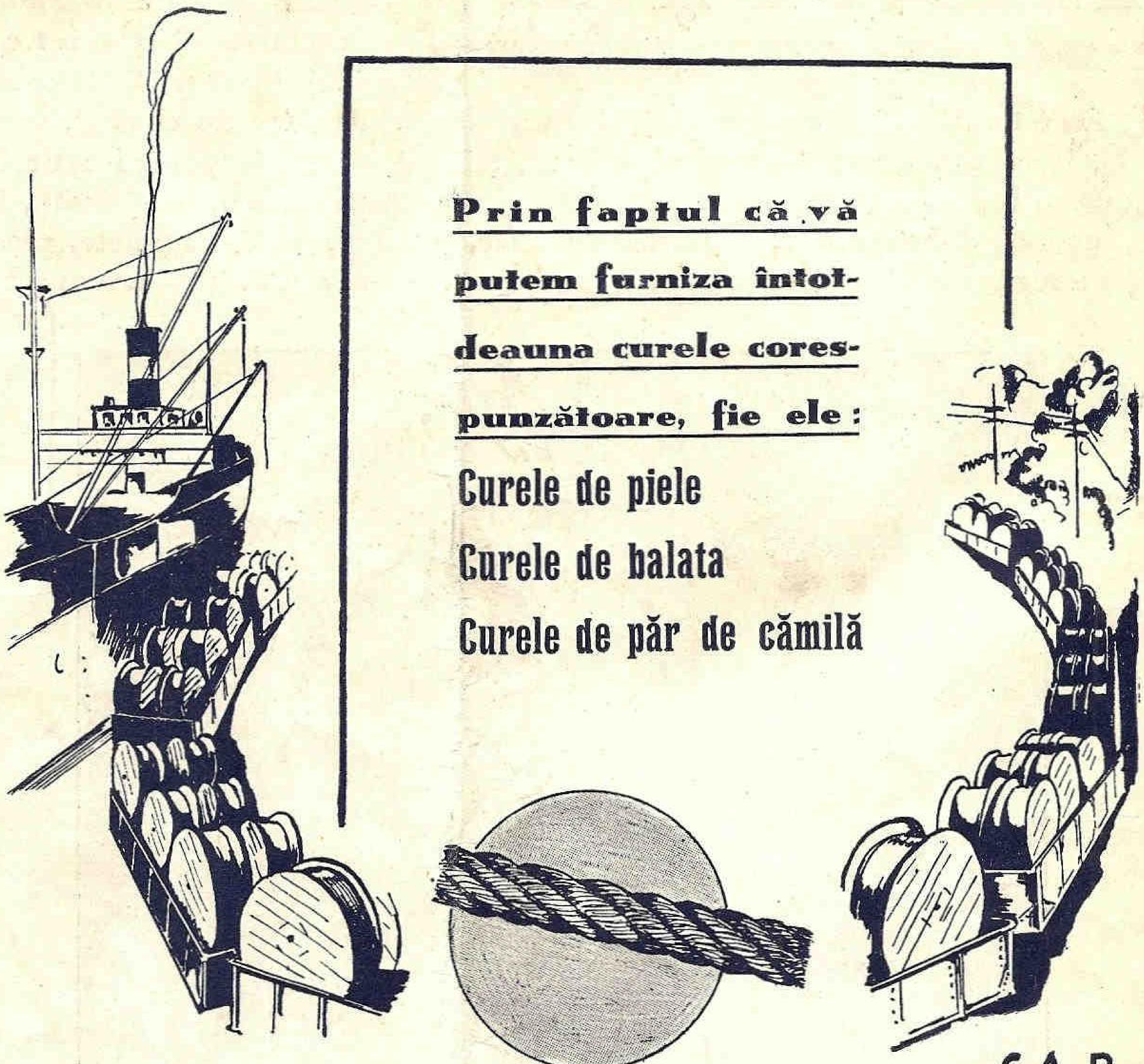
„**REȘIȚA**“

Minereuri, huilă, brichet, cocs ✱ Lemne de foc, de construcție, cărbuni de lemn ✱ Materiale refractare. ✱ **Fonte**: de mulaj, Martin și maleabile. ✱ **Oțeluri**: ordinare și speciale, turnate și forjate. Fer de comerț, traverse I și U, fer fasonat, table forte și mijlocii, șine și accesorii pentru căile ferate normale și înguste. Buloane, nituri, piulițe, etc. ✱ Macazuri, ramificații, întretăeri, poduri, hale și alte construcții în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roți, roți montate complect.



LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Mașini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ȘI MUNIȚIUNI, etc., etc., etc.



Prin faptul că vă putem furniza întotdeauna curele corespunzătoare, fie ele:

Curele de piele

Curele de balata

Curele de păr de cămilă

S.A.R.

ANGLIA

vă asigură siguranţa deplină şi funcţionarea economică a transmisiunilor Dvs.

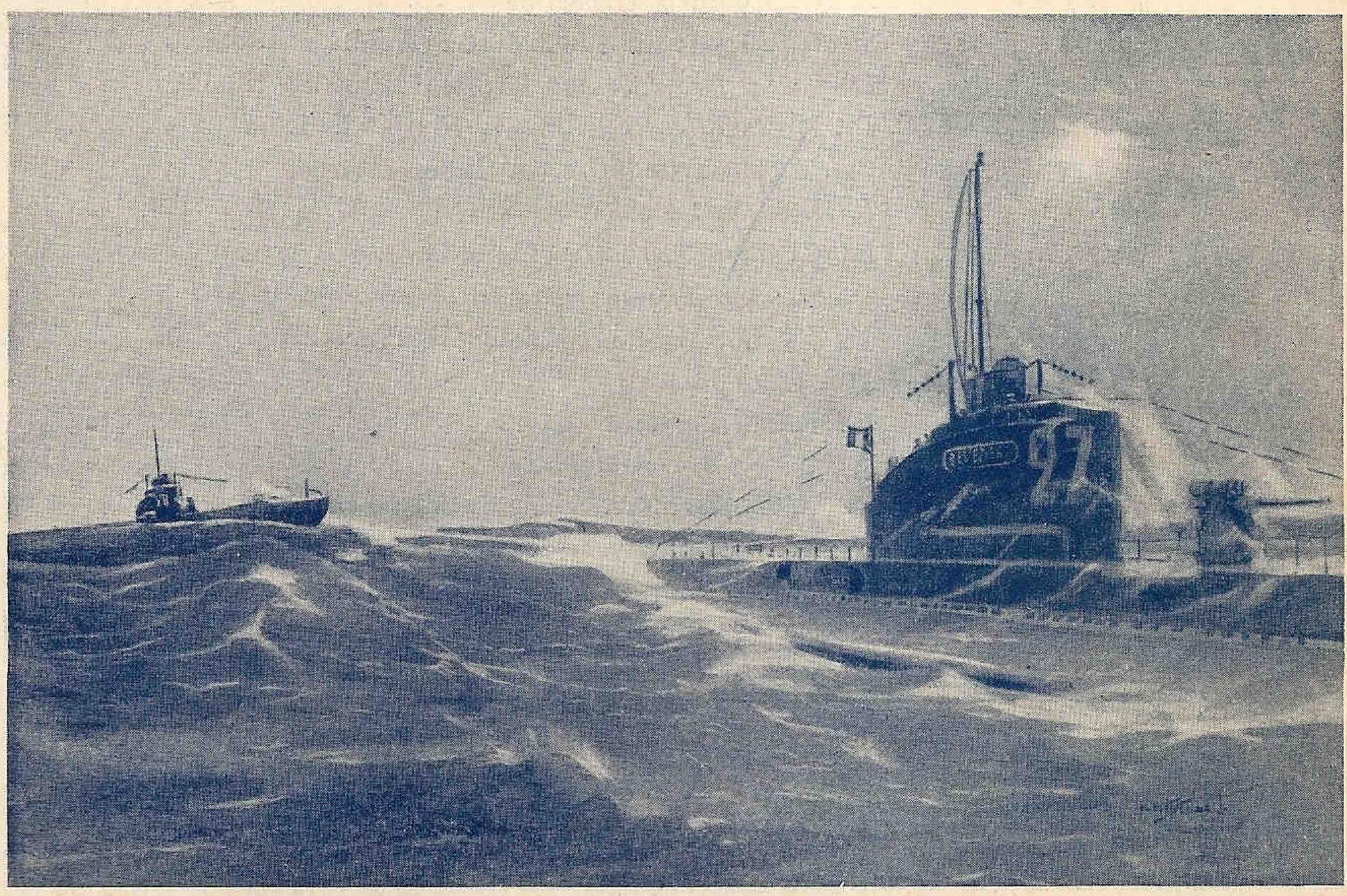
CLARK, S. A. R.

PLOEŞTI

INSTITUT DE ARTE GRAFICE ŞI EDITURĂ „MARVAN", S. A. R.

Preţul Lei 20.—

MAREA NOASTRA



SUBMARINE FRANCEZE TRAVERSÂND ATLANTICUL (L'ILLUSTRATION)

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

5 — ANUL VII

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMÂN

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE AP

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director: Comandor A. NEGULESCU — Secretar: CONSTANTIN TOMES

Numărul 5

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. — Telefon 349/08.

Mai 19

CUPRINSUL:

Cpt. Săvulescu Eugen: Aspiraţiile României moderne şi politica noastră navală . . . . Pag. 151
Z. N.: Evoluţia tragerilor . . . . „ 154
Strateg: Răsboiul naval dintre Anglia şi Italia . „ 156
Lt.-Col. † Drăghicescu: Istoricul Flotilei Române „ 158
Dr. I. Claudian: Cu „Santa Maria" la drum . . . „ 161
Cpt. Eugen Trandafirescu: Toamna vieţei . . . . „ 165
B. B. Cedan: Popas . . . . „ 168
Lilla Giuşcă-Speranţia: Oglindă . . . . „ 168
*** Promovarea nataţiei şi canotajului . . . „ 169
*** Activitatea filialelor Cetatea Albă şi Sulina „ 172
Din toată lumea . . . . „ 180
Informaţii din ţară . . . . „ 182
„ din străinătate . . . . „ 187
*** Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea" . . . . . . „ 196

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale de 280 lei (majori) şi 140 lei (minori).

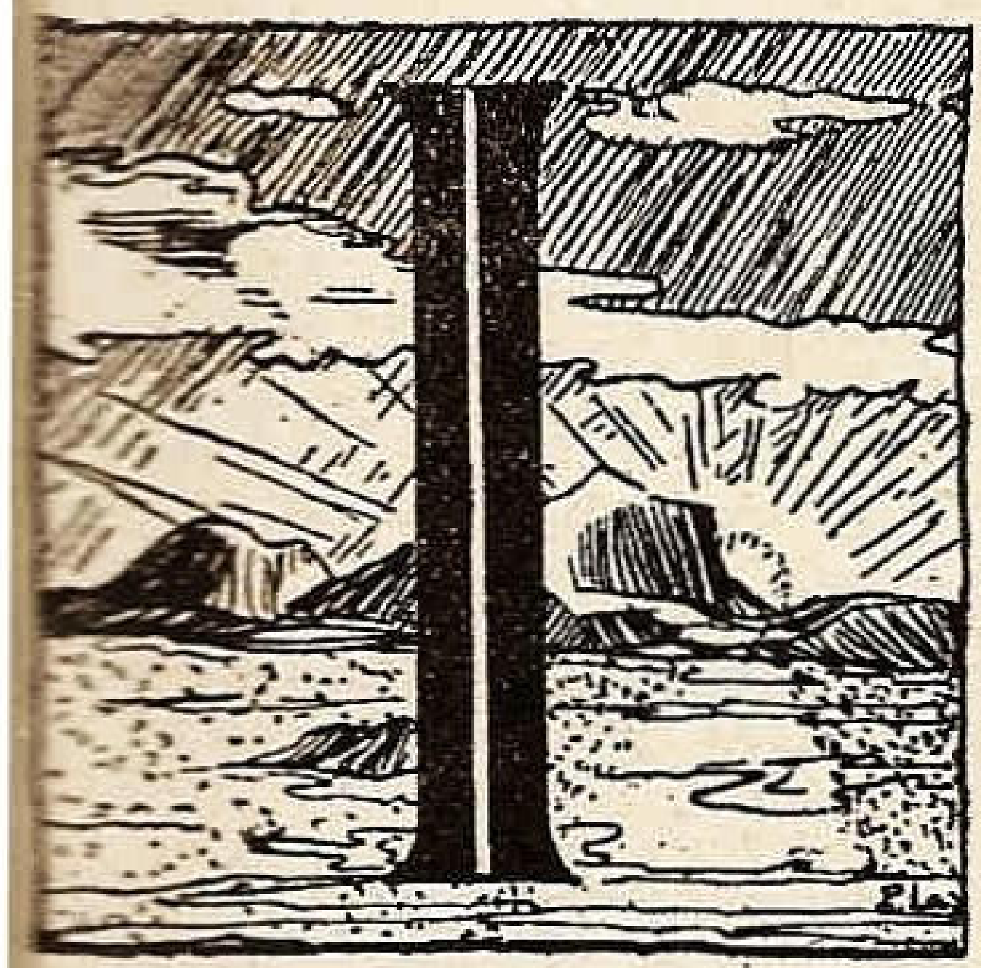
Plata articolelor:

Articole originale .	**250**	**lei pagina**
Compilări, recenzii	**150**	**„ „**
Traduceri	**100**	**„ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat, cu tuş negru.

Aspirațiile României moderne și politica noastră navală

de Cpt. SĂVULESCU EUGEN (II)



IN anul 1937, situația este următoarea :

Până la 1 Octombrie, fața de tonajul total al vaselor intrate în portul Constanța, evaluat la 3.386.366 tone, pavilionul românesc reprezintă 334.199 tone, adică 10%.

In luna Octombrie 1937, fața de tonajul total al vaselor intrate în portul Constanța, evaluat la 338.323 tone, pavilionul român reprezintă 38.719 adică 11.5%.

In luna Noembrie 1937, fața de tonajul total al vaselor intrate în portul Constanța, evaluat la 354.811 tone, pavilionul român reprezintă 37.123 adică 10.5%.

Vedem că coeficientul nu s'a îmbunătățit. *Continuăm să ne menținem in jurul proporției de 10% și să intreținem marinele străine cu 9 zecimi din valoarea transportului traficului nostru.*

In fața acestei constatări este justificat să spunem că nu putem să ne facem marină ? Că marina este un lux *costisitor* și *inutil ?* Dacă am impune exportatorilor noștri ca o cotă mai importantă din valoarea mărfii trimise din țară să fie transportată sub pavilion român, am creia o marină în câțiva ani, fără nici un sacrificiu bănesc suplimentar.

Există deci mijloace de a ne face o flotă comercială, de a ne creia șantiere, de a ne întreține porturi, de a creia o categorie întreagă de oameni care să-și tragă existența din produsele traficului pe mare. Acestora nu va mai fi nevoe să le demonstrăm utilitatea marinei. Și cu cât aceștia vor fi mai mulți cu atât efectul opiniei lor asupra masei generale a populației va fi mai puternic. Mentalitatea generală va fi cu atât mai *permeabilă* ideilor maritime, cu cât în complexul *intereselor* generale, va intra propășirea vieții maritime cu un mai mare coeficient.

II

Inainte de a relua firul demonstrațiunii noastre, cer scuze cititorilor, de a fi nevoit să fac o paranteză. Evenimentele din ultimele zile au fost atât de copleșitoare din punct de vedere al studiului ce am intreprins, încât cred că voi avea iertarea tuturora dacă, înainte de a trece la examinarea trecutului nostru pe apele ce stăpânim, voi releva importanța momentelor ce ne este dat să le trăim.

Evenimentele se desfășoară atât de repede încât un autor nu mai are timpul — dela un număr de revistă la altul — să le lege firul.

De când am scris partea I-a a acestui articol și până astăzi, *Europa are un stat mai puțin !* — și încă un stat din cele la care ne-am referit în deosebi, ca făcând parte din ciclul țărilor dunărene. Austria a dispărut de pe harta continentului.

Este un fapt important, trebue să-l recunoaștem. Dar ceeace este mai important, este că, în locul ei, și-a *împins frontierele cel mai dinamic și puternic stat din Europa Centrală și — cine știe ? — poate și din lume.*

Situația este simțitor schimbată. Asupra consecințelor juridice și politice, va fi timpul să revenim.

Vrem numai să subliniem că, cele ce am arătat mai înainte, atunci când am demonstrat rolul nostru de-alungul importanței artere fluviale care este Dunărea, nu se amendează, ci, din contra, au găsit o confirmare de o excepțională valoare.

Cancelarul Hitler, trei zile după Anschluss, după ce și-a văzut închegată opera de unire a celor două țări germane, trece la prima operă de consolidare a poziției Marei Germanii în Europa Centrală : *el decretează înființarea unei flote de războiu germane pe Dunăre și dă comanda acesteia unui amiral german.*

,,Germania face act de prezență pe marea arteră a ,,Dunării fluturând acolo pavilionul de război al Reichului", — enunță decretul d-lui Hitler.

,,El este menit să consolideze și mai mult increderea ,,statelor dunărene în țelurile Reichului și trebue să însemne relațiuni comerciale, din ce în ce mai strânse, ,,pe marea cale fluvială.

Iată primul act de guvernământ al Germaniei, în noua sa pozițiune. *Iată importanța pe care o acordă o națiune conștientă acestui curs de apă, unic în lume !*

El inseamnă nu numai un act de manifestare a prezenței național-socialismului pe cursul Dunării, ci, *înseamnă mai ales un program!*

Din acest fapt să desprindem două învățăminte:

1. Iuțeala cu care trec acești oameni dela principiu la practică;
2. Pentru a inspira încredere și autoritate nu sunt suficiente vorbe, ci trebuiesc fapte concrete.

Trag nădejdea că contribuțiunea d-lui Hitler la evidențierea importanței gigantice căi fluviale, pe care, în majoritate, Dumnezeu ne-a lăsat stăpâni, va fi mai concludentă pentru națiunea noastră decât toate articolele care s'au scris și se vor mai scrie asupra acestui subiect. Rămâne dar să trecem și noi la fapte.

*

Și acum, mai mult ca oricând, este cazul să studiem trecutul nostru pe apele pe care le stăpânim, pentru a vedea *că prezența noastră aici este un drept consfințit printr'un trecut, care se confundă cu însăși istoria neamului nostru.*

Dar acest trecut ne va spune că, pentru a ne justifica prezența noastră aici, vom avea și datorii. *Va trebui să punem în valoare aceste ape naționale, să arătăm că ele sunt indispensabile vieței noastre ca popor și ca stat. Va trebui să facem pentru ele cel puțin tot atât cât ar fi putut face cei cari au năzuinți către ele.*

Numai atunci vom putea să le exploatăm liniștiți, pentrucă le vom putea stăpâni.

Nu putem avea pretențiunea aici, în restrânsul cadru al unui articol de revistă, să arătăm trecutul nostru pe apele naționale, căci ar fi o operă prea vastă și *ar însemna să schițăm însăși Istoria Românilor.*

Vom face numai câteva evocări caracteristice. Rugăm pe cititorii noștri, printre care desigur sunt mulți mai competenți ca noi, să completeze această lectură cu o documentare istorică în acest sens.

Li se va umple sufletul de mândrie văzând ce rol mare au jucat modeștii noștri strămoși. Li se va umple sufletul de încredere văzând că, după fiecare vitregie, după fiecare bejenie, puhoiul străin se scurgea iarăși peste Dunăre, ca apele după o ploaie, iar noi intram iar în stăpânirea pământului nostru.

Inceputul timpurilor istorice se confundă cu legenda. Lăsând la o parte frumoasa legendă a Argonauților, cari trecând prin Pontul Euxin, au urcat fluviul „Istru" care se vărsa pe 5 guri și pe un braț al acestuia (probabil Sava) au ajuns în Adriatica (de unde numele peninsulei „Istria").

Sunt multe indicii că, țărmurile Pontului Euxin, au fost locuite în acea epocă de *Fenicieni,* popor comercial, „principii mărilor și ai pământului", cum îi numeau Ebreii.

Strabon, un geograf dela începutul erei creștine, ne spune că, înaintea secolului al X-lea al erei noastre, partea cuprinsă între Dunăre și Balcani, inclusiv Dobrogea, era ocupată de triburi *tracice,* vorbind aceiași limbă.

Pe aceste așezăminte primitive, compuse din triburi barbare, conduse de câte un șef sau rege, au venit să fondeze cetăți comerciale *Milesianii* (locuitorii cetății grecești Milet). Superioritatea lor economică și technică a permis acestora să exploateze poporul autochton, care se ocupa numai cu agricultura și păstoritul. Milesienii au fondat astfel pe țărmurile noastre, numeroase și puternice colonii = Istropolis (?), *Tomis* (Constanța), *Callatis* (Mangalia), *Odessos* (Varna), etc.

Erau stațiuni comerciale, întemeiate în scopul de a ușura schimbul de produse cu indigenii, asemănătoare celor pe care astăzi, marile puteri occidentale le au pe coasta Africei.

Pentru a putea rezista față de vecinii lor, care aveau instincte războinice, aceste cetăți erau întărite cu fortificații. Dar cele mai dese ori, plătiau tribut unui șef de trib mai puternic, pentru a le apăra contra agresiunii celorlalți.

Iată cum, din timpuri străvechi, banul a reușit să îngăduie instalarea și menținerea cetăților străine pe pământul acesta.

Ce căutau acești străini pe meleagurile noastre? Câștigau bani, transportând produsele populației băștinașe și aducând în schimb produse din alte țări. Și câștigau atâția bani încât aveau cu ce-și asigura apărarea aici și le mai rămânea desigur și pentru a trimite în țara lor.

Câte palate în fața urmelor cărora ne închinăm astăzi vizitând insulele grecești, nu au fost făcute din sudoarea populațiunilor și dela gurile Dunării!

* * *

Dar, să răsfoim mai departe filele istoriei. *Suntem pe vremea Romanilor.*

Regiunea dela Sudul Dunării este supusă de Romani la anul 29 înainte de Christos, iar la anul 27, August preface Moesia în provincie romană.

Poetul Ovidiu, exilat la *Tomis* în această epocă (9-17 după Christos) ne dă o descriere puternică și vie a aspectului acestei regiuni în epoca aceia.

In ochii săi de latin, obișnuit cu clima dulce a Italiei, obișnuit cu civilizația Romei, viața în acest ținut sălbatic ia aspecte de groază. In *Tristele* sale, Ovidiu se plânge de asprimea iernii, care face să înghețe valurile *Istrului* și *Pontului,* de se plimbă sălbaticii sarmați călări pe ele, așa cum vara se plimbă corăbierii.

In tot ținutul, pământul rămâne nelucrat [1]).

„Atunci doar când Pontul și Dunărea spumândă
„De iarnă'mbrățișate prin pielițe de ghiață
„P'a *Istrului* lucioasă și măturată cale
„Călări pe cai sălbateci vrăjmașii vin încoace,
„Vestind a lor sosire săgețile ce sboară
„Și rămânând drept urmă pământul despuiat!"

Năvălirile barbare erau totdeauna urmate de o cumplită prădare a avuțiilor, locuitorii erau luați în captivitate sau uciși; locuințele și toate bunurile pe care barbarii nu le luau cu ei erau arse...

Pentru a stăvili aceste invaziuni, pentru a feri locuitorii de acest pericol continuu și a reda astfel țării posibilitatea de a se desvolta în liniște, Romanii înființară o sumă de cetăți puternice: *Tomis,* care se intitula „Metropola Pontului", *Callatis* (Mangalia) deveni și ea o cetate romană, *Troesmis* (Iglița) *Durostorum* (Silistra), *Noviodunum* (Isaccea), *Carsium (Hârșova), Civitas Tropaeensium* (Cetatea monumentului) și multe altele.

Pentru paza frontierei formată de Dunăre erau opt legiuni, *iar pe Marea Neagră romanii aveau 40 corăbii cu 3000 soldați,* pentru a proteja coastele.

Fosta colonie milesiană dela gurile Nistrului, *Tyras* (Cetatea Albă), fu încorporată Moesiei. Romanii au mai înființat cetăți exterioare la *Penticapea (Kertch)* în Crimeea, la *Heraclea Kersonesus* (lângă Sebastopol),

---

[1]) Tristia — Trad. B. P. Hașdeu. — Istoria critică a Românilor.

Olbia (Ociacov) la gura *Borystenului* (Nipru). Toate aceste cetăţi erau legate de cetăţile din Moesia, *Tomis* şi *Odessus (Varna)*, de flota romană.

Către anul 120 generalului Flavius din Nicomedia, a fost însărcinat cu apărarea coastelor. El făcu o recunoaştere a coastelor romane la Marea Neagră, dela care ne-a rămas o importantă scriere. *Periplus Ponti Euxini.*

Iată ce au ştiut să facă strămoşii noştri romani acum două mii de ani! Dându-şi seama că gurile Dunării constitue, pe lângă o formă strategică importantă şi o frontieră naturală puternică, care acoperea atât lesnicioasa cale de comunicaţie a Dunării cât şi bogatele cetăţi de pe ţărmul mării, contra invaziunilor dela Nord, *ei au constituit un sistem de fortificaţii şi o flotă, de pe urma cărora am avea multe de învăţat astăzi.*

Toate punctele fortificate corespund unei căi de invaziune şi unei reale nevoi. Pe ruinele cetăţilor lor s'au desvoltat oraşele de mai târziu. Contimporanii nu au inventat nimic, căci sau au continuat a trăi pe urmele vechilor cetăţi romane, sau le-au lăsat în părăsire şi au dispărut.

Belşugul care a dăinuit în aceste cetăţi timp de mai bine de trei sute de ani, a fost consecinţa acestui sistem de organizare şi apărare, a fost consecinţa *siguranţei,* pe care le-o dădea forţa romană.

Să mai întoarcem o filă a istoriei: *Năvălirile barbare.*

In această epocă, înfloritoare cetăţi de pe coastele pontului, trăesc momente de groază. Puterea romană se clatină. Imperiul divizat în două, apoi în patru părţi, începe să cunoască trădări şi lupte interne pe care nu le mai avusese până atunci.

Legiunile romane încep să cunoască înfrângeri, tot mai dese, tot mai răsunătoare.

Primii barbari care vin în aceste regiuni sunt *Goţii.*

In anul 268 Goţii trec Dunărea pe zece mii de bărci, cu o armată de 320.000 luptători, dar fără succes asediază Tomis.

In secolul al III-lea Constantin cel Mare unifică imperiul roman de Răsărit şi reuşeşte să pue capăt certurilor religioase sprijinind creştinismul. El redă provinciilor de pe malul Pontului strălucirea de odinioară.

Astfel Constantin cel Mare organizează *Scyţia Pontică* (Dobrogea), formând o provincie deosebită de *Moesia* şi stabili aici pe Goţii rătăcitori.

Metropola Scyţiei Pontice, *Tomis* 1), luă denumirea de *Constantiana* (Constanţa de astăzi), după numele surorii împăratului.

Dar potolirea Goţilor nu ţinu mult, căci după moartea regelui lor, Hermanaric, ei pătrunseră la Sudul Dunării, împinşi de năvălirea Hunilor.

Sub conducerea şefului lor *Frigidern,* în toamna anului 376, un milion de Goţi se stabilesc în Moesia. Intervenind conflicte între ei şi Romani, se pornesc mai multe războaie, cu victorii de o parte şi de alta, Goţii ajungând până la Adrianopol, până când, în sfârşit Romanii reuşesc să-i evacueze din Moesia şi le permit a se instala în Dobrogea, până la un hotar pe care îl avem şi astăzi: aşa zisul „valul lui Traian".

Intre timp un alt popor, mai barbar decât Goţii, *Hunii,* se stabilesc în Nordul Dunării. Atraşi de bogăţia oraşelor, din dreapta fluviului, sub conducerea şefului lor, Atila, ei prădează 72 oraşe, printre care şi Constanţa.

Urmaşii lui Atila trăesc în mai bune relaţii cu Romanii şi obţin autorizarea *de a se stabili în Dobrogea,* o parte din ei fiind însărcinaţi chiar cu apărarea valurilor lui Traian, devenite frontierele imperiului.

Justinian recuceri toate teritoriile imperiului roman şi frontiera fu împinsă din nou până la Dunăre. Cetăţile romane renăscuseră pe ţărmurile pontului Euxin. Marele împărat căuta să compenseze slăbiciunea romană prin formidabile fortificaţii: dealungul Dunării, dela vărsarea Savei şi până la mare erau 89 cetăţi.

Dar zidurile singure nu se pot apăra. Moralul poporului roman era o amintire. Legiunile erau recrutate mai mult dintre urmaşii Goţilor şi Hunilor stabiliţi în Moesia.

Apar acum alţi barbari, mai importanţi ca până aici; *Bulgarii.*

Bulgarii ocupă Dacia pe la anul 600, sub regele lor *Cubrat.*

La 681, un fiu al lui *Cubrat, Asparuch,* trece Dunărea în Dobrogea şi, cucerind toată partea orientală a peninsulei balcanice, prădează toate oraşele de pe ţărmul mării. Impăratul Constantin IV-lea Pogonatul este învis şi plăteşte tribut Bulgarilor, dându-le *pământuri în Dobrogea şi în Moesia.* Asparuch întemeie statul bulgar la Sudul Dunării, mutându-şi reşedinţa la *Ternobum* (Târnova). Acest prim stat bulgar dispare la 1014, când împăratul Vasile II Bulgaroctonul bate pe regele lor *Samuel.*

Pe la 1200 este în floare imperiul Româno-Bulgar. Cel mai strălucit şef al acestui stat Ioan Asan II, *poseda un imperiu dela Dunăre până la Adriatica şi dincolo de Balcani.* Se întitula domn al Vlaho — Bulgarilor şi era mare şi pios.

(va urma)

---

1) Este controversă, dacă oraşul înfiinţat de Constantin, se află exact pe locul vechiului Tomis.

GDYNIA-AMERICA
LINII DE NAVIGATIE S. A.
Reprezentanţa Generală ptr. România
BUCUREŞTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide şi luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri şi poştă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York şi înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires şi înapoi.
✱ Constanţa — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanţa.

Evoluția tragerilor

de Z. N.

Cea mai importantă etapă în antrenamentul tunarilor și ofițerilor artileriști, la o navă, este tragerea de calibru.

Aceste trageri de antrenament se fac totdeauna asupra unei ținte.

ȚINTELE FIXE.

Inainte de războiul cel mare, țintele întrebuințate erau niște flotoare de lemn, de pe care se înălța o mică schelărie pe care era întinsă o pânză.

Nava care făcea tirul, se rotea în jurul acestei ținte și executa tirul la maximum 3—4000 m.

Pentru a reduce inconvenientul tirului prea apropiat, aceste exerciții se complectau și cu trageri asupra unei insulițe pustii. Câțiva observatori erau așezați pe o direcție aproximativ perpendiculară pe direcția de tir (fie la uscat, fie pe o altă navă ancorată) și notau răspândirile în bătaie, iar răspândirile în direcție erau notate de alți observatori dela bordul navei care executa tragerea.

ȚINTELE REMORCATE.

Pentru a complica această problemă de tir care putea oferi asemănări cu un tir real contra unui inamic, s'au întrebuințat mai apoi, *țintele remorcate*. De obicei nave de servitudine, remorchere sau dragoare, remorchează aceste ținte, legate cu un cablu a cărui lungime variază după cum este și distanța la care se face tragerea. Ținta remorcată este o schelărie de lemn sau de fier pe care stă întinsă o pânză colorată de obicei în roșu.

Pentrucă cea mai bună remorcă este cablul de sârmă, și pentrucă acest cablu de sârmă, dacă e prea lung, face *„burtă"* și ținta din cauza aceasta se apropie de remorcher, scurtând distanța, s'a remediat acest neajuns sau punând din loc în loc flotoare care să ție mereu cablul sus, sau îmbrăcând acest cablu de remorcă, într'o cămașe de plută care face ca acest cablu să plutească la suprafața apei ca un șarpe.

Sistemul acesta de antrenament cu ținta remorcată are inconvenientul că inamicul (remorcherul cu ținta) nu poate merge prea repede și nu poate schimba prea repede diferite drumuri.

TIRUL DECALAT.

In timpul războiului, în Anglia a fost inventat tirul decalat.

Acest sistem de tir este destul de ingenios și rezolvă inconvenientul arătat mai sus, căci ținta poate lua și viteze mai mari și orice drum.

Pentru aplicarea acestui sistem, trebue să existe neapărat două nave cari la o distanță convenabilă fac exerciții de tir una asupra alteia ; un dispozitiv special însă foarte simplu, face ca axa tunului (direcția de tragere) să fie decalată față de linia de miră (linia prin care este ochit inamicul) așa fel, încât proectilele să cadă dincolo de pupa navei țintă la o distanță socotită ca sigură pentru a nu atinge nava țintă.

Răspândirea loviturilor în bătae este notată de observatorii de pe nava țintă,, iar cea în direcție, de către observatorii de pe nava care face tragerea. Acești observatori folosesc un dispozitiv optic bazat pe acelaș principiu ca acela întrebuințat pentru decalarea tirului cu un număr de grade spre pupa inamicului și anume, acest dispozitiv optic, decalează cu tot atâtea grade, imagina navei țintă. Prin intermediul acestui dispozitiv, observatorii în direcție pot aprecia răspândirea loviturilor în direcție căzute pe locul unde imaginea decalată a țintei marchează locul închipuit al acesteia. Este cazul să adaog că tirul fiind decalat cu un număr de grade destul de mare, s'ar părea că s'ar ivi erori în bătae datorită faptului că distanța dela nava care trage la nava țintă reală, nu mai este egală cu distanța dela nava care trage la nava-țintă imaginară, decalată. Pentru ca aceste erori în bătae să nu apară, există calcule speciale de corecție în bătae pe baza cărora s'au întocmit tabele sau abace speciale de corecție în bătae în funcție de *distanța la țintă* și *unghiul de decalaj.*

NAVE-ȚINTĂ DIRIJATE.

Totuși nici sistemul tirului decalat nu a mulțumit pe artileriști. Până nu vezi ținta lovită, găurită și avariată, parcă nu-ți vine să crezi numai cuvintele și însemnările observatorilor. Și în afară de aceasta, țintele cari puteau fi lovite și avariate, nu se puteau vedea bine dela distanțele mari la care se va vedea un inamic probabil, și chiar dacă s'ar vedea, am arătat mai sus că ținta remorcată avea marile inconveniente că nu putea lua viteze mari și nu putea schimba repede și ușor drumul.

Toate aceste inconveniente le-a doborît *nava țintă dirijată,* care este o țintă care *merge, evoluiază, schimbă drumul, micșorează sau mărește viteza și încasează lovituri,* fiind dirijată de pe o altă navă, prin unde hertziene.

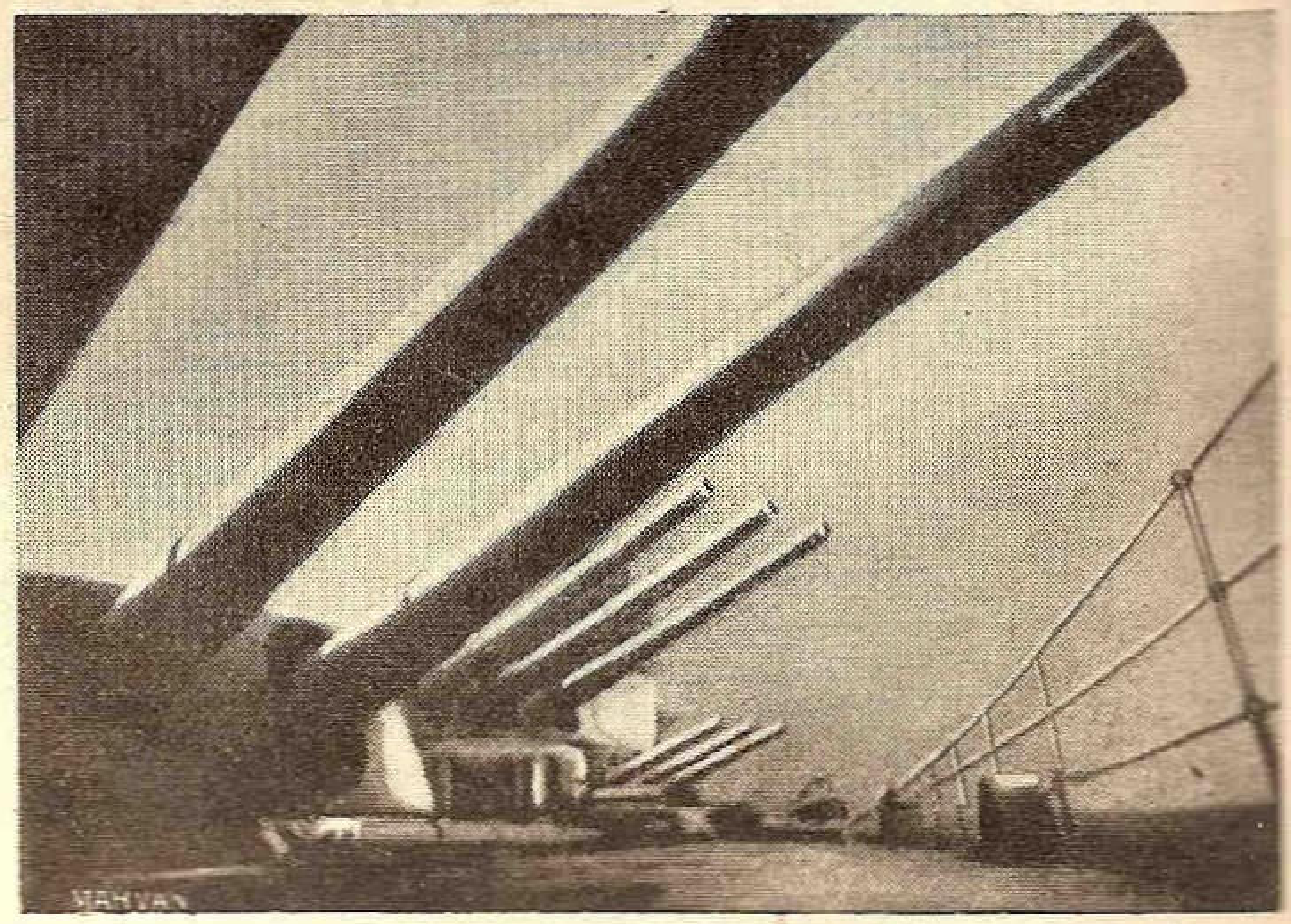
Prima navă țintă realizată pe aceste principii a avut-o marina americană. In 1919 vechiul chiurasat *Iova,* de 11.000 tone, a fost transformat ca să poată îndeplini acest rol.

Astăzi au și chiurasatul UTAH de 22.000 tone și 22 noduri.

Marina engleză nu s'a lăsat mai prejos, și și-a transformat vechiul chiurasat de 16.500 tone *Agamemnon* în navă țintă dirijată.

In 1928 *Agamemnon* a fost înlocuit cu alt chiurasat de 25.000 tone, *Centurion* și fostul distrugător *Salmon*, azi *Sable* de 900 tone și 36 noduri.

Marina germană a transformat chiurasatul Z*ähringen*



Artileria de pe un cuirasat gata de tras de 11.000 tone și *Hessen* de 13.000 tone și 20 noduri viteză.

Japonia are chiurasatul *Settsu* de 16.000 tone și Italia are chiurasatul *San-Marco* de 8.600 tone și 18 noduri viteză.

Marina franceză are în construcție o navă țintă specială de 2.500 tone.

Tragerile de exercițiu executate pe asemenea nave țintă au dat rezultate admirabile mai ales în ce privește antrenamentul ofițerilor cari conduc tragerea — *directorii de tir*. Acel care conduce exercițiile de tir și manevrează prin radio nava țintă, o face pe aceasta să se prezinte ca un inamic adevărat care pentru a deregla tirul adversarului, schimbă mereu drumul și viteza, sau chiar lansează perdele de fum.

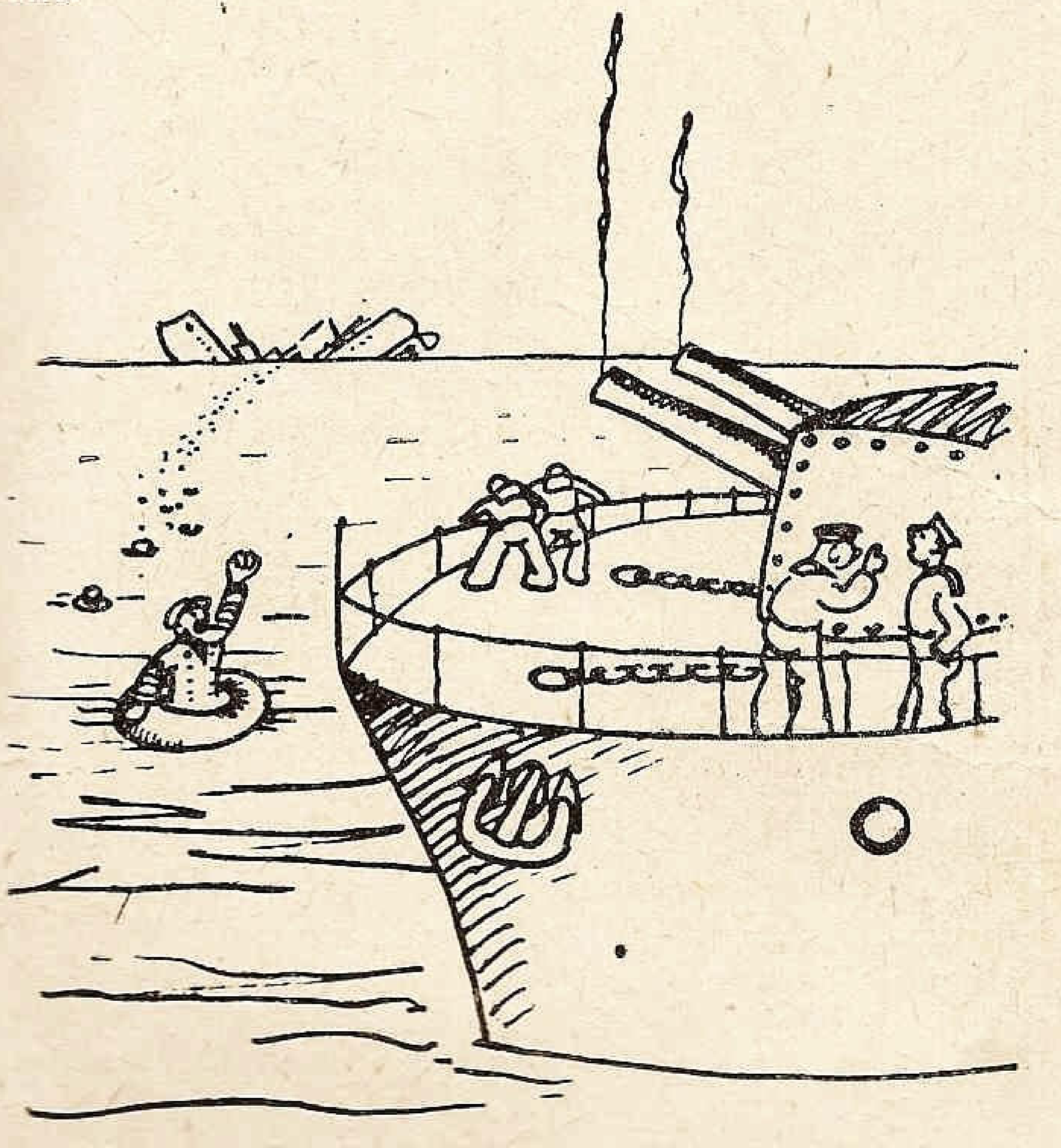
Deocamdată tragerile de antrenament s'au oprit aici. Trebue să remarcăm că în toată această evoluție a tragerilor de antrenament s'a ținut socoteală numai de realizarea unor deziderate technice.

Tragerile de antrenament, executate în toate sistemele arătate mai sus, antrenează tunarii și din punct de *vedere psihologic*; aceste trageri formează *moralul celui care trage*, însă ar fi admirabil dacă s'ar putea realiza și un sistem de antrenament care să formeze și *moralul celui care încasează lovituri*. Nu trebue să uităm niciodată că, chiar dacă materialul este excelent, rezultatul poate să fie slab sau nul, dacă omul pus să mânuiască materialul, nu mai are calmul și stăpânirea de sine, necesară tocmai în clipele cele mai însemnate ale angajamentului cu inamicul.

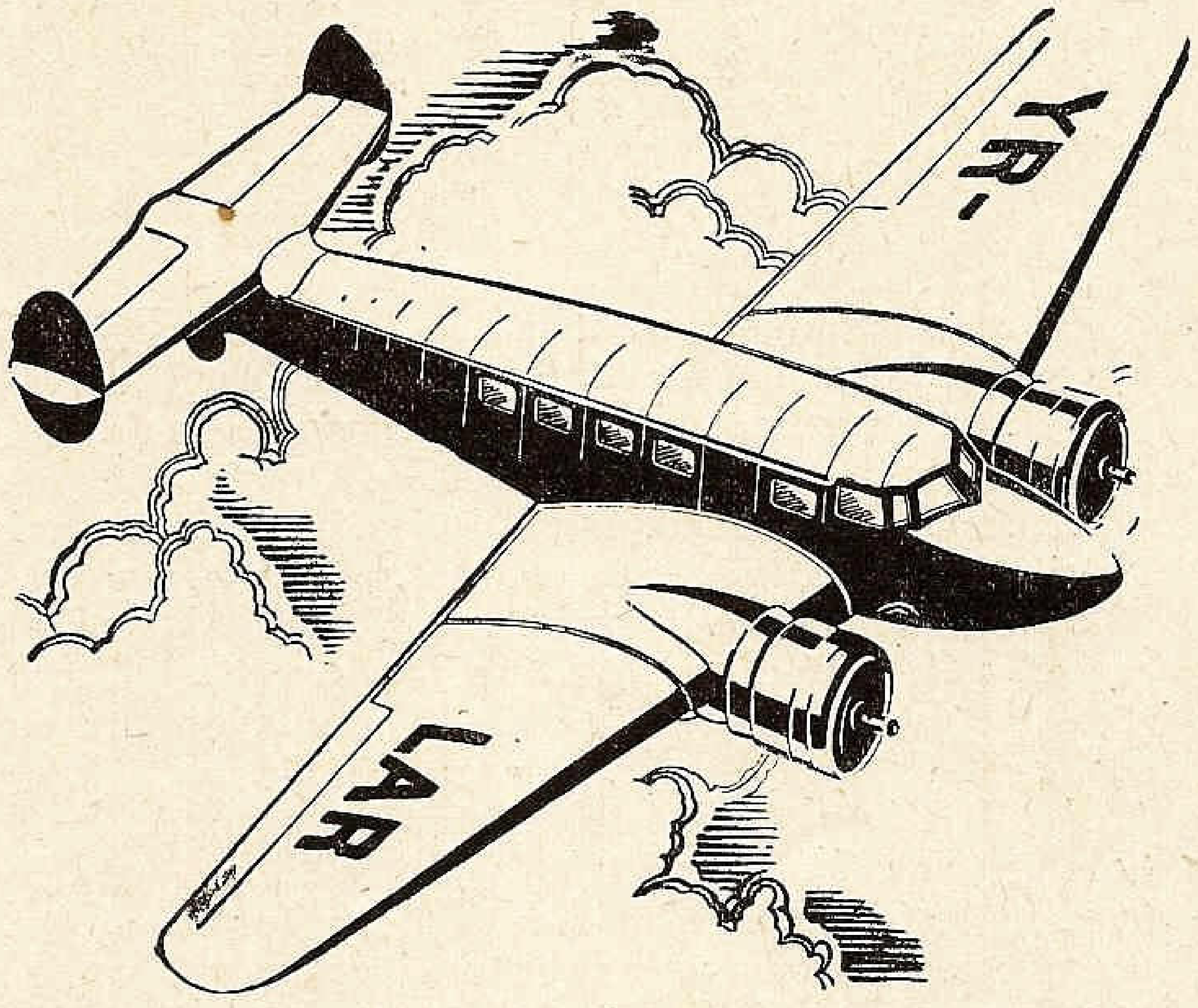
Aceste angajamente cu inamicul pe mare rareori sunt de durată mai lungă; de obicei nu durează decât câteva minute așa că numai câteva clipe de zăpăceală și de enervare produse de loviturile primite dela inamic, pot fi capitale din cauza insuficienții cantitative și calitative a tirului propriu care avantajează astfel pe inamic.

Deaceia, repet, ar fi admirabil dacă s'ar realiza și un sistem pentru formarea și antrenarea moralului celor cari primesc lovituri.

Spiritele inventive se pot preocupa și de această chestiune.



— Noi am crezut că e nava-țintă și uite ce am făcut...: am scufundat chiar nava-amiral..



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ȘI SECURITATE SUNTEȚI

ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANȚA, BALCIC, GALAȚI.
ÎN 2 ORE LA TIMIȘOARA, ARAD, CLUJ, IAȘI, CERNĂUȚI, CHIȘINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ȘI VARȘOVIA.

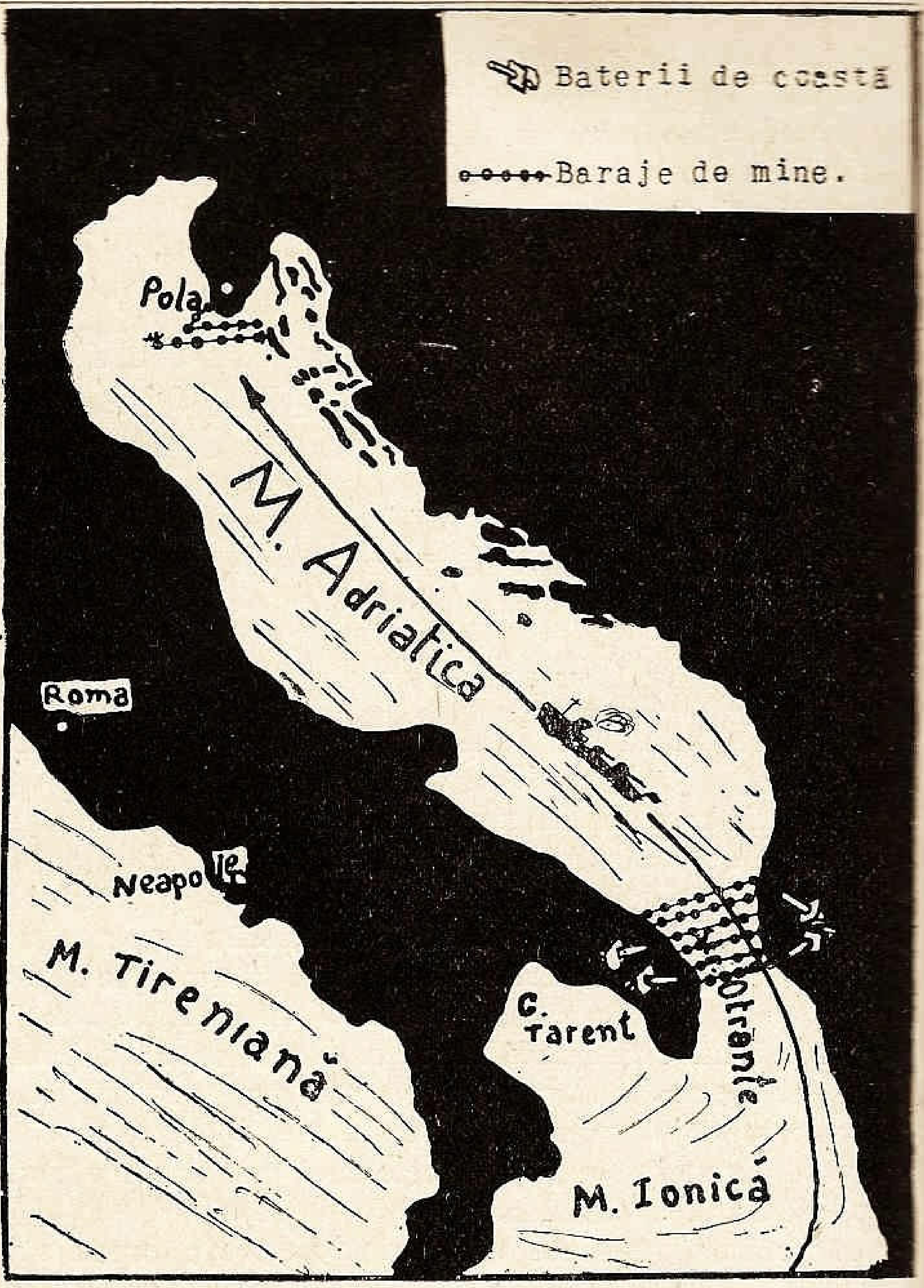
Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloți experimentați, supuși celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului grație radioului, acestea sunt garanțiile ce vi le oferă Societatea L.A.R.E.S. pentru securitatea navigației aeriene în văzduhul românesc.

ares

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

Războiul naval dintre Anglia și Italia

(2)



Am analizat situația strategică a Angliei și Italiei în marea Mediterană și am făcut un fel de bilanț al forțelor de care dispune fiecare. Acum ne vom ocupa de felul operațiunilor navale între cele două puteri.

Londra a înaintat Romei un ultimatum și pentru a-l întări a trimis flota în marea Mediterană. Să admitem că o parte din flotă s'a concentrat în bazinul de est al acestei mări, având bază Alexandria, Port Said, Cipru și Haifa. O altă parte a rămas în bazinul de vest cu baza la Gibraltar. Cum reacționează Italia?

Luând în considerație concentrarea amenințătoare a flotei britanice, fără îndoială că Roma își va ascunde imediat grosul forțelor în Adriatică iar forțele ușoare (crucișetoare, submarine, aeriene și torpiloare) vor ocupa bazele din mările Ionică, Tarent, Egee și strâmtoarea Messina. O parte din submarinele de mic tonaj, aruncate de mai înainte în marea Roșie, vor ocupa pozițiile din golfurile Eritreei și vor acționa asupra comunicațiilor spre Suez. In afară de asta câteva submarine de mare tonaj vor fi stabilite în ocean cu bază în coloniile portugheze și spaniole din Africa, pentru a tăia comunicațiile externe ale Angliei.

Respingând ultimatumul englez și recunoscând prin asta starea de război, Roma va folosi ultima noapte pentru a tăia marele drum englez Gibraltar-Suez, minând strâmtoarea Siciliei cu mine magnetice și donice. Primele au proprietatea de a exploda chiar la simpla apropiere a unui vas. Minele donice sunt cea mai modernă realizare în acest domeniu. O asemenea mină este alcătuită dintr'un imens vas cubic plin cu explosiv care nu se teme de apă. Vasul este legat cu două fire electrice de un balon de sticlă care plutește la suprafață și care este vopsit în culoarea mării. Atingerea balonului produce imediat o explozie atât de puternică încât vasul este literalmente aruncat în aer. Dacă englejii la rândul lor vor mina marea în jurul Maltei atunci o să avem un asemenea vinigret de mine încât nimeni nu va îndrăsni să se bage în el. Vasele italiene și cele neutre se vor servi de strâmtoarea Messina așa încât vor suferi numai englejii. Bine înțeles că vor fi minate și toate căile spre coasta italiană. In afară de această apărare pasivă, flota italiană cu ajutorul submarinelor și a celor mai rapide crucișetoare din lume pe care le are, va începe și un război cu mine activ, aruncând mine la intrările tuturor bazelor engleze și pe toate căile pe care ar putea să se deplaseze flota britanică. Experiența rusă este destul de concludentă în această privință. In modul acesta operațiile militare ale flotei italiene vor începe cu războiul de mine.

Să ne întoarcem acum la flota aeriană. In treacăt să amintim că aviația italiană este actualmente mult mai bună și mai puternică decât cea engleză.

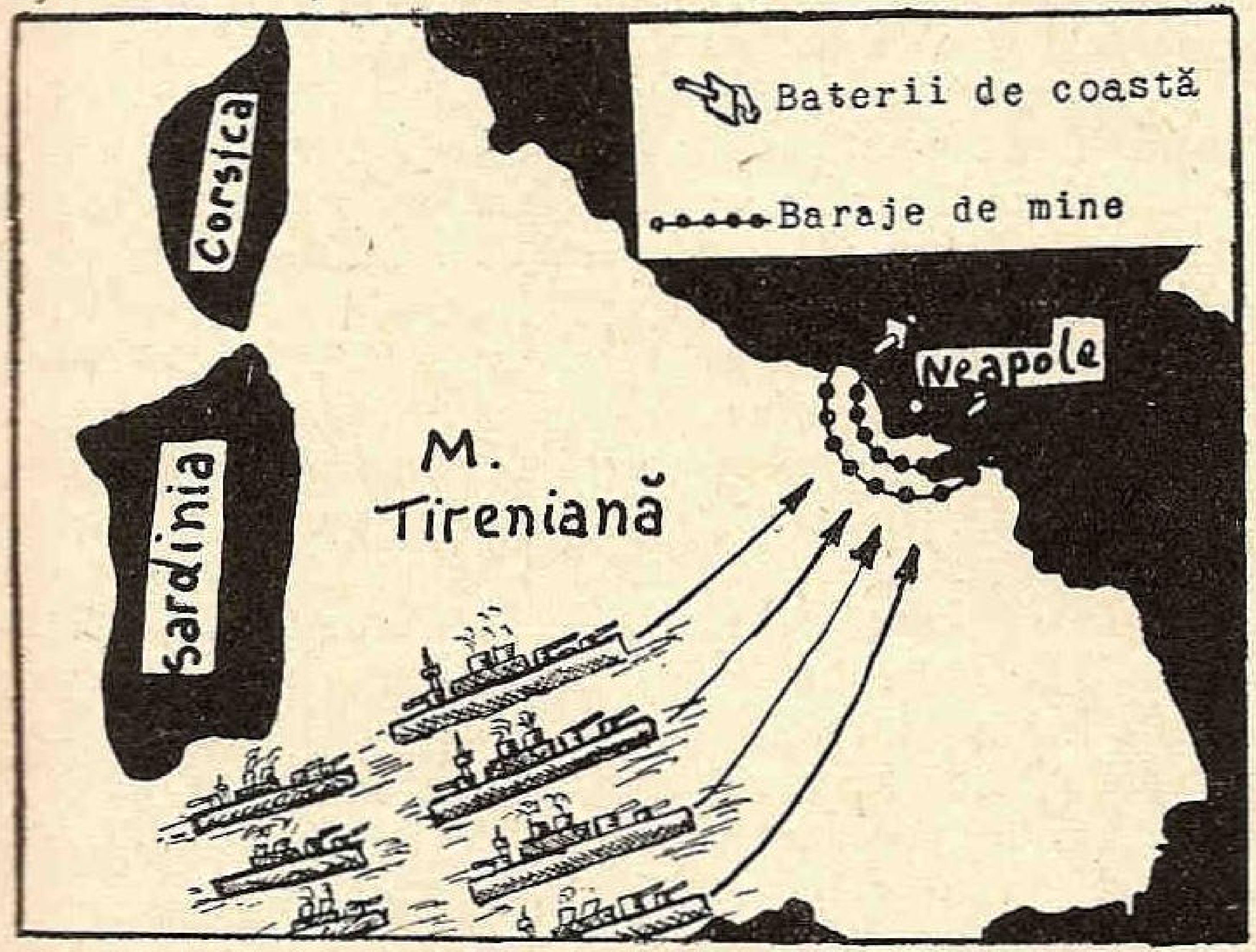
De oarece flota britanică se va baza pe bazinul de răsărit al mării Mediterane putem afirma cu certitudine că întreaga zonă a canalului de Suez, ca singură cale de alimentare, va intra în sfera operațiilor militare. Acest lucru va face ca inamicul să caute cu orice preț a-l închide. Drept precedent avem recenta poziție ocupată de Egipt (citește Anglia) care în timpul războiului abisinian a cerut închiderea canalului de Suez pentru a sili Italia să-și oprească înaintarea în Abisinia. In cazul nostru nu Anglia va fi aceia care va căuta să închidă canalul ci Italia. In modul acesta forțele britanice din marea Mediterană vor pierde cea mai principală arteră de alimentare. Războiul nu ține seamă de nici un tratat, și deci trebue să ne așteptăm că articolul din convenția dela Constantinopol (1888) care interzice orice acțiune militară în zona canalului de Suez va fi violat. Anglia îl va viola construind o serie de aerodroame și baterii antiaeriene iar Italia îl va călca prin încercările de a scufunda cu ajutorul avioanelor transporturile engleze, pentru blocarea sa.

In discuția acestei operații trebue să luăm în considerație faptul că lungimea canalului de Suez este de circa 160 kilometri iar lărgimea sa extrem de mică. Circulația prin el se face extrem de încet, pentru a nu se deteriora malurile. In modul acest prin canal nu pot trece mai mult de 24 vase pe zi. Toate acestea fac ca atacurile aeriene să aibă o eficacitate maximă. E suficient să fie scufundate 2—3 transporturi pentru a bloca pentru mult timp canalul. E prea puțin posibil că un asemenea atac aerian să fie respins. Aviația italiană va ataca desigur în timpul nopții dar chiar dacă va ataca în timpul zilei va fi foarte greu de a o respinge. Contraatacurile aeriene și artileria A.A. nu vor putea opri aviația italiană să-și îndeplinească misiunea și să lase flota britanică din marea Mediterană fără calea Suezului. In modul acesta forțele britanice din bazinul de est se vor găsi complect izolate de Apus prin barajele de mine din strâmtoarea Siciliei și tunurile din Pantelaria, din partea canalului de Suez prin vasele scufundate de forțele submarine din marea Roșie.

Intr'o situație nu mai puțin strălucită se va găsi și escadra britanică, din bazinul de Vest care se sprijină pe Gibraltar.

Technica actuală permite închiderea complectă a celor două eșiri din portul Gibraltar cu vase vechi. Apropiindu-se pe nesimțite de port, aceste vase se vor scufunda chiar la intrare iar echipajele lor fie că se vor salva cu ajutorul șalupelor ultrarapide fie că se vor preda autorităților engleze. Astfel auto-scufundare va închide definitiv portul și va trece destul timp pentru deschiderea sa, mai ales că submarinele italiene vor împrăștia în aceste locuri o mare cantitate de mine magnetice. Bineînțeles că flota aeriană va folosi acest timp pentru a efectua mai multe atacuri nocturne asupra bastimentelor blocate. De aici putem vedea ce greutăți de neînvins va întâmpina flota engleză chiar din primele zile ale războiului.

Intr'o situație riscantă va fi și escadra care se sprijină pe baza din Alexandria. Ce reprezintă acest port? Un golf deschis ca și cel din Port Arthur. Nici o acoperire pentru bastimentele de linie. Porturile din Cipru, Haifa și Port Said, nu pot primi decât unități ușoare. E drept că în ultimul timp Haifa se reorganizează într'un excelent port de mare amploare, totuși asta e încă o chestiune de viitor. Până atunci flota engleză de linie va trebui să se sprijine pe Alexandria care în realitate e departe de a fi un port militar.



Cu acest sistem nesigur de baze navale în marea Mediterană, cu lipsa unor docuri în stare să primească un „Nelson" sau un „Rodney" și având în vedere imposibilitatea de a se sprijini pe Malta, e logic să ne întrebăm dacă flota britanică va putea să păstreze supremația pe marea Mediterană. Cunoscutul specialist rus A. Luchin. (Dern. Nouvelle Paris) răspunde la această întrebare cu un *nu* categoric.

„Flota engleză, afirmă el, nu numai că nu va păstra supremația pe această mare, ci va trebui din primele zile ale războiului să adopte tactiva pasivă a celui care se apără".

Să distrugă forțele principale ale flotei Italiene, nu îi va fi imposibil, deoarece italienii, neacceptând o luptă de mai înainte pierdută, își vor ascunde flota în Adriatica. Rămâne deci blocada. Flota engleză are desigur destule forțe pentru a realiza o blocadă complectă a Italiei. Ea poate s'o înconjoare cu un inel de oțel care să se întindă dela Monaco, Corsica, Sardinia și pe la sud de Sicilia până la nord est spre Albania. Dar ce va costa o asemenea blocadă și care vor fi rezultatele ei practice? Având un obiectiv atât de excelent cum e masa enormă a flotei engleze, forțele aeriene și submarine ale Italiei vor începe o acțiune energică atacând mereu bastimentele britanice.

Pe de altă parte flota engleză nu va avea un obiectiv de atac propriu zis și va fi nevoită în schimb să se apere mereu de pericolele nevăzute și neprevăzute. De aici un paradox: flota blocantă va trece automat la un rol pasiv iar cea blocată la unul activ. Vor începe atacuri neîntrerupe atât în timpul nopții cât și în timpul zilei, atacuri extrem de obositoare și periculoase pentru unitățile legate de o zonă anumită și care nu se pot folosi de viteze pline pentru a nu arde prea de timpuriu rezerva de combustibil.

Să admitem că flota engleză vrea să treacă la o acacțiune activă. Luând în considerație situația strategică această acțiune se poate exprima numai în două operații: pătrunderea în Adriatica pentru distrugerea flotilei italiene de linie și bombardarea punctelor mai vulnerabile de pe coasta peninsulei.

Pentru a ajunge la baza italiană a flotei de linie (Pola), flota engleză va trebui mai întâi să treacă prin strâmtoarea de Otranto, strâmtă și minată și a cărei maluri sunt prevăzute cu o puternică artilerie de coastă. Desigur, deplasarea forțelor engleze spre Otranto va aduce o concentrare în marea Adriatică a forțelor aeriene și submarine italiene. Acțiunea acestora combinată cu perdelele de foc ale bateriilor de coastră, precum și întregul sistem de apărare al mării Adriatice va da naștere unui adevărat uragan de foc în spațiu cu trei dimensiuni.

Să presupunem totuși că vasele engleze au reușit să străpungă această barieră și să ajungă în fața bazei italiene. Aici ele vor avea de susținut o luptă cu forturile din Pola care vor fi sprijinite de focurile celor patru cuirasate din port. Apoi urmează întoarcerea și iar bariera de foc dela Otranto. Din cele 15 vase de linie ale Angliei puține vor mai rămâne. Această nebunie, flota engleză nu o va face.

Atunci poate amiralitatea britanică va hotărî să bombardeze coasta de Apus a Italiei care e absolut deschisă și accesibilă din mare. Să considerăm că lorzii decid bombardarea portului Neapole. Să analizăm și această operație. Cel mai puțin periculos drum spre Neapole trece prin strâmtoarea largă dintre Sicilia și Sardinia. Să admitem că pentru această operație se alege anotimpul cel mai potrivit. Elementul timp joacă aici un rol predominant deoarece coastele Italiei sunt mai totdeauna acoperite cu o ceață albăstruie care facilitează foarte mult efectuarea atacurilor aeriene. Escadrilele care apar din această ceață nu sunt vizibile decât dela o mică distanță. Aceiași ceață favorizează deasemenea foarte mult atacurile submarine deoarece vasele engleze se vor profecta minunat pe fondul curat al cerului. Chiar dacă această ceață nu există, vasele engleze pot intra în zona mirajelor când avioanele se văd din cauza aberației în trei exemplare. Cel real are deasupra sa unul răsturnat și deasupra acestuia unul sburând normal.

Țintașii neantrenați cu tirul în aceste condițiuni atmosferice nu vor ști care din cele două avioane ce sboară normal, e cel real și care e cel virtual. Ei vor trage și în unul și în altul.

Drumul până la Neapole va dura circa 24 de ore. Descoperită la începutul operației de avioanele de recunoaștere italiene, flota engleză va suferi neîntrerupte

(sfârșitul la pag. 161)

ISTORICUL FLOTILEI ROMÂNE

de

Lt.-Col. (†) DRAGHICESC

3

PRIMELE CURSE DE PASAGERI

In Noembrie, statul luând în stăpânire linia Cerna-Vodă-Constanța, și'n urma unor dificultăți survenite între guvern și companiile de navigație, se hotărî a se lega linia ferată Giurgiu-București și aceea dela Cerna-Vodă Constanța, cu vapoarele statului.

Ministerul de Război, după intervenirea ministerului lucrărilor publice a dat ordin ca vapoarele *„Ștefan cel Mare"* și *„România"* să facă de trei ori pe săptămână curse între Giurgiu și Cerna-Vodă pentru transportul călătorilor și poștei. Bastimentele noastre nefiind instalate în acest scop și prin urmare neputând folosi acestui serviciu — dealtmintrelea incompatibil cu personalul militar, după 10 zile a încetat. Astfel se exprimă istoriograful oficial. Nimic nu este exact. Vasele erau comandate de maiorul Drăghicescu și căp. Hacek, doi ofițeri destul de buni.

Străinii bătuți, umiliți și de groază ca boala Românilor de a face navigație să nu se lățească, capitulară.

Bastimentele se întoarseră la corp, unde nu fură nici chiar mulțumite. In cursul lunilor lui Oct. și Noembrie șalupele *„Gândacul"* și *„Rahova"* fură puse la dispoziția inginerilor chemați a face sondaje relative la stabilirea podului peste Dunăre. In 24 Noembrie, bastimentele și șlepurile au fost introduse în Prut. „Fulgerul" rămase la arsenal, tras pe mal pentru arsenal. „Mircea" și „Grivița" erau la Sulina. „Alex. cel Bun", care sosise la 21 Oct., rămase ca anexă la școala copiilor de marină. Acest bastiment a venit din Londra, la Galați, în 24 zile, făcând în acest anotimp o navigație splendidă. Adevărul era că cel care l'a adus era un lup de mare, nu lup de baltă. *„România"* eși din nou din Prut spre a face un voiaj cu sare, dela Brăila la Tulcea, reintrând în Prut la 25 Decembrie.

In timpul iernii se organizează o școală de grade, la corp, și un al doilea an de studii la școala copiilor de marină. Bastimentele dela Sulina au continuat aprovizionarea Insulei Șerpilor și eșeau în mare ori de câte ori timpul permitea. La începutul anului 1883, atât modul cât și executarea lucrărilor precum și ad-ția fondurilor și materialelor, Arsenalul Flotilei, făcu pe minister a-l reuni cu Flotila. Un nou regulament fu promulgat ; acesta, ca și toate lucrările de organizare a Flotilei, fu publicat în Monitorul Nr. 36. Bastimentele eșiră din Prut la 9 Martie 1883, la 17 Martie veni și *„Mircea"* din Sulina, iar în Aprilie șalupa *„Smârdan"* pleacă la Tulcea, iar șalupa *„Opanez"* la Ostrov. In acelaș timp se prepară armarea șalupelor de poliție *„Poterașul"*, *„Santinela"* și *„Veghietorul"* sosite din Londra în Noembrie 1882, pentru a putea face serviciul la care era destinat, construindu-se câte un acoperământ și alte mici instalații necesare și care nu fuseseră construite de furnizor. Aceste șalupe începură serviciul lor în luna Maiu și fură puse la dispoziția Ministerului Afacerilor străine, pentru *poliția Dunării*. In Aprilie s'a început armarea torpilorului *„Alexandru cel Bun"* împreună cu anexele *„Șoimul"* și *„Vulturul"* șalupe torpiloare. Armarea s'a făcut — cu o secție de torpile, organizată în corp, în Ianuarie 1882 — cu un efectiv de 15 oameni. In Aprilie 1883, această secție care arma vasele de mai sus, era de 45 oameni. *„România"* fu dezarmată pentru a se pune o nouă căldare, comandată și adusă din străinătate. Când căldarea va fi gata și instalată — se va vedea că corpul bastimentului nu mai este de întrebuințat fiind putred. Dați-mi ce s'a cheltuit cu Flotila, dela începutul ei,, și vă voi da o flotilă model de 12 cuirasate și 12 torpiloare, bineînțeles pentru Dunăre.

In Mai s'au instalat pe bastimente 7 mitraliere Nordenfeld și 6 tunuri revolver Hotchkiss.

„Mircea" fu armat serios și vizită porturile Mării Negre. Acest voiaj, primul ce atrase atențiunea streinilor asupra micii noastre marine, face cea mai mare onoare Lt.-col. *Urseanu*, comandantul său. La 27 Octombrie fu dezarmat.

„Alexandru cel Bun" făcu exerciții de torpile în brațul Sf. Gheorghe, pe Dunăre, în punctele principale până la Severin, și pe coasta Mării până la Mangalia. „Ștefan cel Mare" făcu 18 voiaje pentru trupe și sare. *„Grivița"* a fost staționară la Sulina sau Constanța. *„Opanez"* continuă sondajele la Cerna-Vodă, *„Smârdan"*, la Tulcea și brațul Chilia, aduse servicii însemnate Ministerului de Finanțe, Interne și Domenii. Arsenalul termină construcția șlepului Nr. 6, început în 1882; construi 34 pontoane pentru pontonieri. Se repară *„Fulgerul"* și *„România"* și începu construcția unui ceam pentru transportul a 80 cai, a unui șlep care putea cuprinde până la 1200 oameni și a 10 pontoane în fier de acostat. Corpul fu inspectat de Generalul Anghelescu. *„Mircea"* și *„Grivița"* au făcut tirul cu mitralierele și cu tunurile revolvere, în canalul Sf. Gheorghe, în Octombrie.

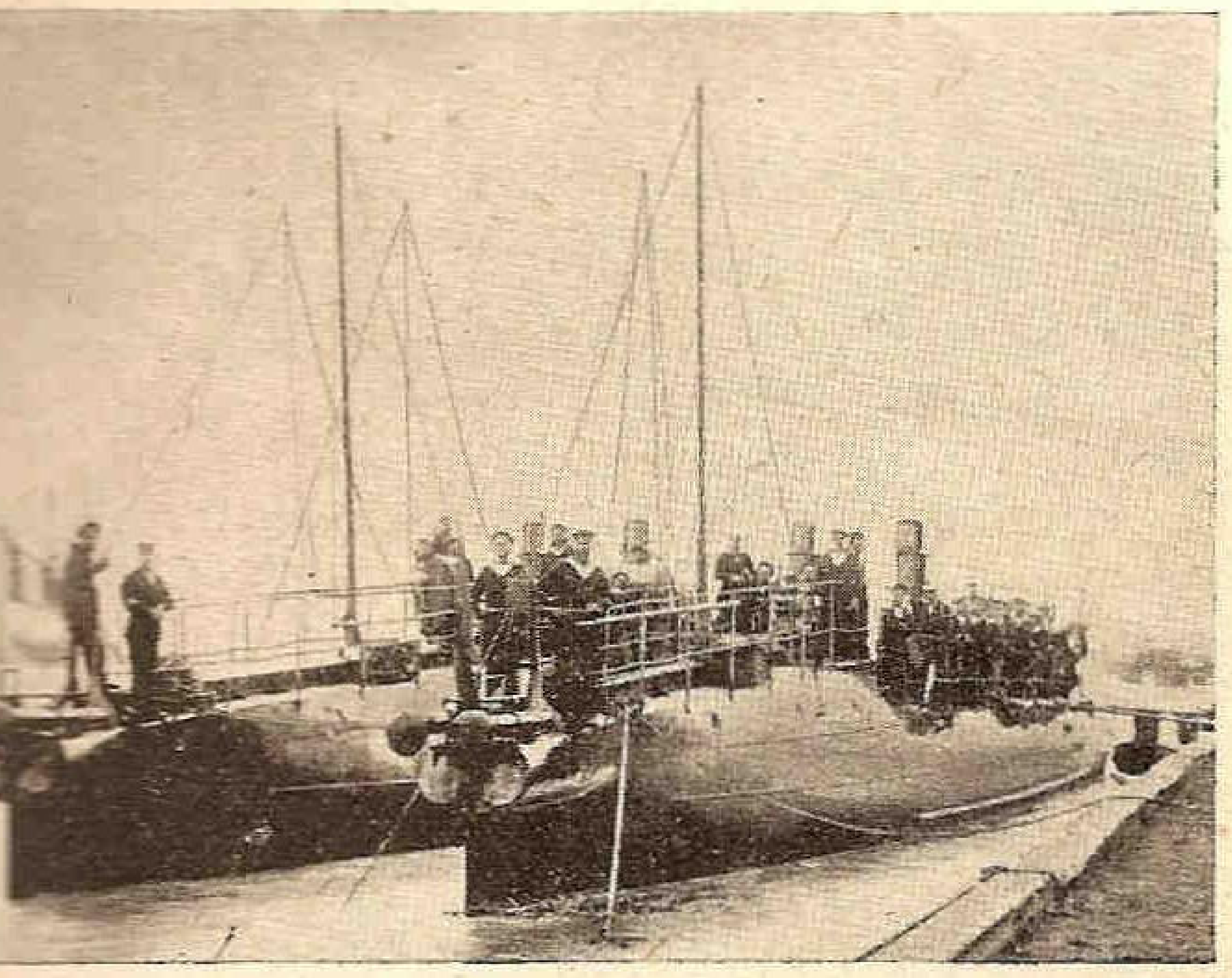
Formându-se Școala de Marină cl. III-a în 15 Octombrie, se începură cursurile, numindu-se director Mih. Drăghicescu, cu un efectiv de 52 elevi.

Arsenalul începu construcția a 150 pontoane, pentru un pod pe Dunăre ; iar la Depozit se organizează secția de torpile cu 80 oameni și s'a început școala de al treilea grad.

La 12 Decembrie, vasele fură duse la iernat la Măcin, afară de *„Mircea"*, și *„Rahova"* care iernară la Sulina.

In 1884, ghiața s'a rupt la 25 Ianuarie.

Bastimentele veniră din Măcin la 3 Februarie ; la 15 Februarie recruții și liberați din Dobrogea ; la 29 Februarie *„Mircea"* veni din Sulina la Galați, pentru a face instalațiunile necesare pentru campania de vară. In Martie se scoase afară pe cală șlepurile 3 și 4 pentru reparare ; s'au transportat 3 baterii din Tulcea la Galați, și vice-versa la 14 Aprilie. *„Ștefan cel Mare"*, *„Grivița"* și *„Mircea"* au fost la Giurgiu pentru întâm-



Torpiloarele „Smeul“ și „Sborul“

pinarea A. S. I. și R. Arhiducele de Austria, Rudolf, care sosea dela Constantinopole prin Rusciuk.

In 2 Aprilie s'a trimis pe Prut șalupa „*Veghiatorul*“ care a distrus prin dinamită la Fălciu, un caic înecat.

ȚIGLINA.

La 25 Aprilie 1884 s'a inaugurat printr'un serviciu religios și s'a subscris un act comemorativ, construcția portului de iarnă dela Țiglina, pentru adăpostirea vaselor Marinei de Războiu. Localitate aleasă și planurile, întocmite de *D. Hartley* inginerul șef al comisiunei europene, iar lucrările se începuseră în Iunie 1883.

Tot atunci s'a început pe dealul deasupra portului, construcția clădirilor pentru trupele de Flotilă și pavilionul pentru locuința ofițerilor. La 24 Aprilie s'a început schimbarea garnizoanelor din Dobrogea și s'a terminat la 25 Maiu.

La 21 Maiu „*Mircea*“ a plecat la Galați pentru a se pregăti pentru voiajul de vară. El făcu exerciții între Sulina și Constanța până la 8 Iulie. Dela această dată, până la 2 August, sosirea sa la Constanța a vizitat porturile Mării Negre, a făcut apoi tirul la Sf. Gheorghe, în mare și un voiaj în canalele Chiliei, intrând pe la Vâlcov.

La 24 Iulie au plecat „*Ștefan cel Mare*“, „*Grivița*“, „*Alex. cel Bun*“, pe Dunăre în sus. La Severin aceste bastimente fură inspectate de ministrul de Războiu. La 30 Iulie aceste vase trecură Porțile de Fier cu 3.90 m. apă la scara Severinului.

„*Grivița*“ și „*Alex. cel Bun*“ s'au oprit la Drencova; iar „*Ștefan cel Mare*“ s'a întors la Vârciorova.

La 17 August M. S. Regele se îmbarcă la Vârciorova, pe yahtul „*Ștefan cel Mare*“ și pleacă spre Belgrad.

La Drencova întâlni pe „*Grivița*“, iar la Baziaș pe „*Alex. cel Bun*“. A doua zi la orele 12 sosiră la Belgrad. După vizită, la 19 August, la 10 ore seara „*Grivița*“ și „*Alex. cel Bun*“ au plecat la vale, oprindu-se la Moldova-Veche, neputând trece Porțile de Fier, iar „*Ștefan cel Mare*“ se opri la Vârciorova.

La 22 August „*Ștefan cel Mare*“ a trecut Porțile de fier, iar „*Grivița*“ și „*Alex. cel Bun*“ la 3 Octombrie. In August s'a demontat mașina bastimentului „*România*“ pentru a i se instala una nouă adusă dela Zürich. In Mai s'a pus în aplicare un regulament de Ad-ție pentru întregul corp, prin care arsenalul se administra tot de comandamentul Flotilei, — iar pentru serviciul său interior, i s'a aprobat un regulament.

Tot atunci considerându-se că depozitul este prea împovărat, se formară alte 2 companii, una a vaselor în rezervă care cuprindea bastimentele nearmate, șlepurile și șalupele de poliție. Compania de depozit rămase numai ea afară din rânduri și cu depozitul recruților. In luna lui Mai, Flotila a dat garda Insulei Șerpilor. In Septembrie, s'au trimis trei elevi din școala de marină spre a urma cursurile școalei Angers.

In Noembrie șalupa „*Pandurul*“ sub conducerea Sub-Locotenentului Otnescu a abordat vaporul austriac. „*Galatz*“, și s'a scufundat. La 20 Noembrie vasele au fost adăpostite, de iarnă, la Țiglina, „*Mircea*“ cu „*Rahova*“ au rămas la Sulina.

In Decembrie „*Grivița*“ a început să facă curse între Galați și Cerna-Vodă, pentru poștă, iar la 30 Decembrie cursele au încetat din cauza timpului.

1885. In prima iernare a vaselor la Țiglina s'a văzut că ele au fost foarte bine adăpostite în contra gheții, dar s'a mai văzut și că ghiața trecea în bucăți mari printre stăvilare și astfel presiunea ce făcea contra bastimentelor a cauzat ruperea a mai multor lanțuri. Pentru acest motiv, s'a hotărât ca între stăvilare să se construiască câte un stăvilar mai mic compus din 7 stâlpi legați împreună care să împiedice scurgerea gheturilor.

Ghiața s'a rupt la 25 Februarie. La 27 Februarie „*Ștefan cel Mare*“ a fost la Giurgiu pentru sare.

In Martie s'a dus la T.-Severin, pentru a conduce o comisiune de ingineri cari să studieze lucrările porturilor. La 14 Aprilie „*Ștefan cel Mare*“ conduse dela Giurgiu la Rusciuk pe Regele și Regina Suediei care fuseseră însoțiți de Regele și Regina României.

La 3 Mai a condus pe primul ministru Brătianu la Tulcea și la 8 dela Cerna-Vodă la Galați.

La 27 Mai „*Mircea*“ a plecat pentru instrucție, și după instrucția oamenilor între Constanța și Sulina la 11 Iulie, s'a întors la Galați. Plecă apoi a vizita porturile Mării Negre sub comanda căp. Irimescu.

Se întoarse la Galați la 20 Septembrie. „*Alex. cel Bun*“ a făcut în timpul verii mai multe exerciții de torpile și la 20 Iulie în prezența ministrului de Războiu alte noui exerciții de care acesta a rămas foarte mulțumit.

Inspectând corpul, și-a arătat satisfacțiunea sa prin un ordin de zi de corpul de armată. „*România*“ a făcut mai multe transporturi de sare, cu șlepul Nr. 7, terminat. In 1885, s'au făcut pentru prma oară mai multe exerciții cu mai multe bastimente reunite și cu compania de instrucție reprezentând trupa debarcată. In 25 Septembrie s'a făcut deasemenea o manevră la care au luat parte: „*Mircea*“, „*Grivița*“, „*Alex. cel Bun*“, „*România*“ „*Ștefan cel Mare*“, două șalupe tip „*Rahova*“, și trei șalupe de poliție, în prezența M. S. Regelui.

Atacul era comandat de Lt. Colonel Urseanu, iar apărarea de maior Drăghicescu.

In cursul anului au fost armate în permanență 2 șalupe tip. „*Rahova*“ și patru șalupe de poliție.

Șalupa „*Pandurul*“ care se înecase, fu scoasă și adusă la Galați unde fu trasă pe mal.

In arsenal s'a început construirea a 60 pontoane pentru pontonieri și s'a urmat cu construcția celor 10 pontoane de acostat. „*Grivița*“ a făcut sondaje pe coastele Mării între Sf. Gheorghe și Mangalia. La 9 Noembrie s'au trimis la Calafat „*Mircea*“, „*Grivița*“, două șalupe tip „*Rahova*“ și două șalupe de poliție, cu însărcinarea de a menține liberă navigațiunea pe Dunăre, care se putea întrerupe de către beligeranții Sârbi și Bulgari. Bastimentele au mers până la Calafat, sub comanda Lt.-colonelului Urseanu.

Lângă Vidin, *„Mircea“* a primit din eroarea posturilor bulgare câteva gloanțe care însă din fericire, n'au atins pe nimeni. Incheindu-se armistițiul între beligeranți, vasele s'au întors la Galați. La 3 Decembrie, vasele au fost așezate la iernat. *„Mircea“* și *„Rahova“* au iernat la Sulina. *„România“* a fost însă apucată de ghiață la Zimnicea și s'a putut întoarce la Galați la 20 Februarie. La Arsenal s'a primit o cantitate de 200 torpile Hertz, fabricate la arsenalul din București. (Publicat în „Monit. Ofic.“ Nr. 142, pag. 2826 din anul 1885).

Miercuri 25 Septembrie orele 1 jumătate M. S. se coboară în port unde fu salutat de tunurile Flotilei. Toate bastimentele din port erau pavoazate, mai ales vasul de război rus ai cărui marinari urcați în vergi, aclamau pe M. S. prin strigăte de ura.

In mijlocul unei mulțimi imense care venise spre a vedea pe Augustul Suveran, M. S. se urcă, urmat de o suită numeroasă pe yachtul regal *„Ștefan cel Mare“* urmat de mai multe bastimente din port, de pe care urmări manevra, ce executa Flotila după planul următor: Trei torpiloare, *„Alex. cel Bun“*, *„Șoimul“* și *Rândunica“* susținute de trupe de uscat de pe malul drept al Dunării și protejate înainte de un baraj de torpile, supraveghiate de 2 bărci de rondă, trebuia să apere trecerea Dunării și să împiedice debarcarea inamicului. Bastimentele *„Mircea“*, *„Grivița“*, *„România“* remorcând pontoanele cu trupe de debarcare și șalupele cu aburi, *Opanez, Rahova, Poterașul* și *Veghietorul* trebuiau să forțeze trecerea și să execute debarcarea.

Atacul trimise spre a recunoaște barajul de torpile 2 șalupe cu aburi, care schimbară focuri cu cele 2 bărci de rondă și cu trupele de pe uscat și cari fură silite a se retrage înaintea unui torpilor al apărării, ce venea în ajutorul bărcilor de rondă.

Recunoașterea făcută, atacul retrimise înainte 2 șalupe cu aburi, remorcând 2 bărci și susținută de a treia șalupă, pentru a rupe barajul de torpile pe două puncte. Apărarea deschise asupră-le focuri de tunuri revolver și de mitraliere de pe *„Alex. cel Bun“*. Bărcile de rondă și trupele de pe uscat concentrară asupra șalupelor atacului, focuri de puști. Cu toate acestea barajul fu rupt. *„Grivița“* și *„Mircea“* înaintară trăgând asupra apărării și din cauza superiorității de armament, puseră cele trei torpiloare afară din serviciu.

Atunci *„România“* acostă pontoanele cu trupele de debarcare; lupta se mută pe uscat, susținută de șrapnelele atacului. Apărarea fu respinsă și aci.

După terminarea manevrei, se făcu să sară un ponton de o torpilă fuxată și altul de un torpilor. Apoi avu loc defilarea. La orele 5 M. S. debarcă în mijlocul uralelor mulțimii adunată în port, ce pentru întâia oară avea ocazia de a primi o asemenea manevră cu un număr atât de mare de bastimente de război române, și merse la spitalul militar, unde fu primit de generalii Anghelescu, Pencovici și Cantilli și de corpul medical militar.

Joi 26 Septembrie, la orele 8½ dimineața M. S. Regele însoțit de ministrul *Fălcoianu* și generalul *Barozi,* de adjutantul de serviciu, de prefect și de ajutorul de primar, merse de vizită bricul *„Mircea“* pe care se afla școala elevilor marină și canoniera *„Grivița“*. Majestatea Sa ordonă elevilor de a executa diferite manevre și admirând dibăcia lor, adună pe toți ofițerii flotilei în salonul yachtului *„Ștefan cel Mare“*, le exprimă înalta sa mulțumire, pentru buna stare în care găsise acest corp, recomandându-le de a-l face să prospereze totdeauna, fiindcă țara pentru apărarea ei, are trebuință nu numai de armată de uscat, dar și de aceea de apă.

Apoi M. S. luându-și ziuă bună dela toți, se retrase salutat fiind de bubuitul tunurilor ale vaselor de război și merse la Gimnaziu.

(Va urma)

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI
BRAILA — GALAȚI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos. 7.30	zilnic
„	13.30 sos.		pl. 6.30	„
„	20.15 pl.	GALAȚI	sos. 4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl. 2.30	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl. 0.30	„
„	0.40 pl.	TULCEA	pl. 22.15	„
„	3.00 pl.	ISMAIL	pl. 19.15	„
„	5.40 pl.	KILIA NOUA . . .	pl. 15.10	„
		CHILIA VECHE .	pl. 14.00	„
		PERIPRAVA . . .	pl. 12.30	„
„	7.00 sos.	VALCOV	pl. 12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societății, au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din București la ora 13.30 și sosește la Galați la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galați la ora 6.00 și sosește în București la ora 10, precum și cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galați la ora 7.05 și sosește în București la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

Cu „Santa Maria" la drum

Jurnal de bord ţinut
de Dr. I. CLAUDIAN

VI.

PRINTRE CĂPITANI. CE INSEMNEAZĂ A FI L. N. R.-IST

Tulcea-Port, 16 şi 17 August 1937.

Nu ştiu ce le lipseşte Tulcenilor, dar ştiu că praf au mai mult de cât le trebue! Acum ştiu cum a pierit vechea Aegyssus. A fost acoperită, fără doar şi poate, de valurile astea de praf dobrogean, ca Pompei de cenuşa Vezuviului. Cetatea trebue să fie undeva, pe aici, dedesubt, încremenită ca un oraş din basme.

Puntea „Santei-Maria" a dispărut sub un strat de două degete de pulbere cenuşie. Vântul de miază-zi care şueră printre magaziile pustii ale portului, aruncă, fără milă, peste noi, valuri de pulbere, care usturā ochii şi scârţâie în dinţi.

De altfel, se pare că praful de aici se bucură de-o celebritate indiscutabilă, de care Tulcenii sunt oarecum mândri.

— „Aşa este aiţea când este vânto! Nu stiaţi?" — se miră domnul Vardanaki de ignoranţa noastră.

Domnul Vardanaki este un domn cu ochelari negri şi cu sandale, care suferă îngrozitor de căldură şi care s'a prezentat la bord, oferindu-şi serviciile cu o amabilitate mişcătoare.

Se ocupă, după cum mărturiseşte, si cu ţereale si cu multe! ma acum, nu prea merdze! L'am înţeles din câteva cuvinte: e omul care ne trebue, şi mai ales noi oamenii care-i trebuim. Intr'un minut ne-a făcut o jumătate de duzină de propuneri.

— „Aveţi treabă la Pescării? Se poate! Imi pare rău! Vă conduco eu!". „La Comenduire? Ma căpitanul Zorzesco este cam nepot al meu!". „Si la Grăniţeri am un nepot, adică nepot al nevestei".

Unde găsim pânză de vele? Nimic mai simplu!

Sarturi, întinzători? „Ţe vă pasă! Vă aduc eu dela Galaţi, până mâine sunt aiţea toate!".

Ba nu, zău, ce ne făceam noi fără domnu' Vardanaki!

Deci, la lucru! Domnul Vardanaki înainte, transpirând şi noi după el.

La Direcţia Pescăriilor aflăm că *Portiţa*, pe unde ne gândeam să ieşim în mare, este închisă pentru navigaţie. S'au pus garduri pentru chefali.

Cu atât mai rău pentru bieţii chefali, şi pentru noi, cari nu vom vedea Razelmul anul acesta.

Suntem acum în posesiunea unui cablu gros, din care vom fabrica nişte sarturi zdravene, de mare. Am găsit şi pânză pentru flocul de furtună.

Ne instalăm la „Cafeneaua Comercială" să răsuflăm câteva minute. In jurul nostru, la mese, „căpitani" şomeuri, cât să armezi o flotă întreagă. Se vede cât de colo că afacerile stagnează, că „nu prea merdze".

—„ N'avem nevoe de un căpitan?" Păcat. „Căpitan" Vanghele, care „a fost şi la Englitera, cu mahonia", se oferă să ne ducă unde vrem. Poate vrem să ne ducă înapoi vasul dela Constanţa? Nici asta. Păcat.

— „Nu e rost să câştigăm şi noi un gologan dela barosanii?" („barosanii" eram noi!) se interesează discret un marinar la menagerul nostru.

Cu „căpitan" Mihali, da, stăm de vorbă! Ne este recomandat de toţi ca cel mai iscusit în croiala pânzelor. E un moşuleţ, cu faţa tăbăcită, şi cu ochii albaştri, spălăciţi de bătrâneţe. Vechiu căpitan de pânzar, s'a retras din navigaţie, de când, acum câtvi ani, barcazul lui, „cu patru vagoane de var", a naufragiat „la mila 7".

E o catastrofă pe care auditorii, care au făcut cerc în jurul nostru, i-o amintesc fără nici-un menajament:

— „Ei, Barba, ce barcaz ai avut dumneata, Barba!".

Căpitan Mihali priveşte undeva departe, spre Dunărea care i-a răpit, într'o clipă, agonisita de-o viaţă, îşi pune coşul jos şi oftează:

— „Căpitan" Mihali mă chiamă. Altădată căpitan fost, ma acuma vindem covridzi!". Această expresiune nu are un sens figurat: de când a renunţat la marinărie, Barba Mihali îşi ţine bătrâneţele cu acest comerţ modest şi puţin prosper: vinde covrigi cu susan.

Căpitan Mihali trebue să ne facă un *floc de furtună*, dar căpitan Mihali nu vrea să asculte explicaţiile noastre:

— „Uite Barba, noi avem un floc, dar vrem să ne faci unul mai mic, care...". - - - - - - -

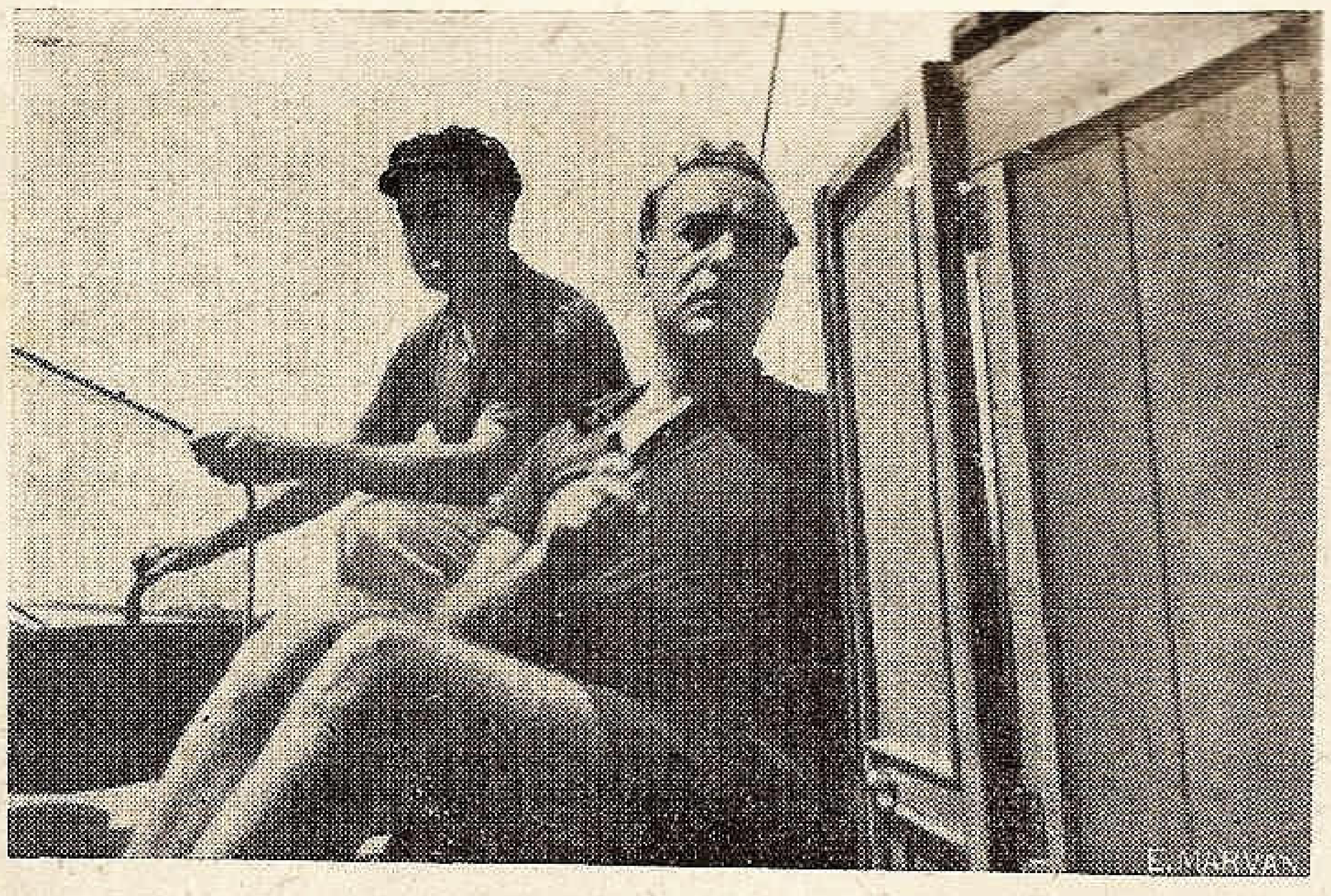
Incrucişem câteva cargoboturi germane, impunătoare..'

---

atacuri aeriene şi submarine. Drept rezultat ea va sosi în faţa Neapolului slăbită destul de simţitor. Aici va întâmpina reţelele de mine şi puternice baterii de coastă. Având în vedere faptul că precizia tirului bateriilor de coastă este de 8—10 ori mai mare decât cea a gurilor de foc de pe bastimente şi luând în consideraţie drumul greu de parcurs în decursul celor 24 de ore şi unul nu mai puţin greu la înapoiere, e greu de admis că flota engleză va întreprinde această operaţie.

Concluzia? Posibilităţile technicei moderne şi mai ales desvoltarea aviaţiei au sguduit din adânc stăpânirea Marei Britanii în marea Mediterană. Acum putem înţelege dece în timpul războiului abisinian Londra nu s'a hotărît să ducă ameninţarea până la capăt şi să tragă spada din teacă.

STRATEG



A trebuit să cedez echea căpitanului...

— „Las' că știu io!" ne-o retează Barba. Scoatem o hârtie și dăm să-i demonstrăm cam ce vrem.

— „Nu este bine așa! Las' că știu io! Fac io cum trebue! „Și toată asistența îl încurajează într'un glas:

— „Știe Barba, că e marinar vechi!".

Nu e nimic de făcut.

Peste o oră, putem contempla pe Barba Mihali, care și-a întins foarte aferat, pânzele pe iarba prăfuită, în curtea unui han. Cu o migăleală ne mai pomenită și cu a *guardamană* veche, împunge, milimetru lângă milimetru, disprețuind resursele mecanice ale unei mașini de cusut.

Ne-am învoit cu el să lucreze toată noaptea, ca mâine să avem pânzele gata. Bineînțeles ne-au pus în preț și marfa care se va usca în coș, în timpul acesta intermezzo al activităței lui comerciale: Socoteală cinstită: 24 de ore de lucru și 46 de covrigi.

Aci, la Tulcea, admirăm pentru prima dată pavilionul Ligei Navale Române, fluturând pe un debarcader propriu. Ne ducem întinși într'acolo, atrași de culorile care flutură și pe catargul „Santei-Maria". Suntem întâmpinați de doi ostași de treabă, pricepuți și inimoși.

Liga Navală are aci un mic parc de bărci, o mică yolă cu pânze și alături, în reparație, un mic cutter, achiziționat de ocazie, pe un preț de nimic, Se vede cât de colo că secția din Tulcea e cârmuită de un om de energie și suflet.

L'am cunoscut, mai târziu, pe președinte, Colonelul *Horia Pop*, comandamntul garnizoanei locale, fără bunăvoința căruia nu știu cum am fi scos-o la capăt, cu toți „căpitanii" din port.

In asemenea împrejurări, înveți să prețuiești însemnătatea Ligei, care iți dă putința să găsești o mână de ajutor prietenească, în orice colț de pe malul Dunărei și Mărei noastre.

Mulțumită acestui ajutor, am izbutit, după o muncă încordată de 48 de ore, să demontăm ambarcațiunea, și să înlocuim sarturile, operațiune care nu se poate face oriunde și oricum.

Acum nu ne lipsesc decât întinzători, pe care nu am avut prudența să le luăm dela Galați, și pe care nu le vom găsi decât la Sulina. Uitasem flocul de furtună, opera lui Barba Mihali, care nu s'a mai arătat de ieri.

Nu ne odihnim un pic decât la masă, la restaurantul unde am devenit figuri cunoscute. Aci, la desert, ne mai aruncă ochii pe câte un ziar, ca să mai aflăm ce mai e pe lume. Și găsim lucruri destul de interesante. Așa de pildă, corespondentul din Galați ne informează că „a sosit în port micul yacht cu pânze „Santa Maria", având pe bord, etc"... „și că de aci va ieși prin canalul Sulina, în Narea Neagră, până la Balcic". (Dac'o vrea Dumnezeu!). „Intoarcerea", zice gazeta, „se va face tot pe calea apei". (Rămâne de văzut. De asta nu garantăm).

A trecut de mult de amiază, — când ne îndreptăm spre cutterul nostru, care se leagănă ancorat între diverse barcazuri, încărcate cu marfă, pentru Galați. Ne-am împrietenit cu vecinii, care ne povestesc verzi și uscate marinărești, și care, lucru care nu displace deloc, ne tratează acum în camarazi.

Sunt toți Greci, bineînțeles, și, după câte spun ei mari meșteri de pânze. „Grecu' la pânze este țel mai mester, lipoveanu la vâsle" formulează sentențios un „căpitan".

„Căpitan Petre", (se avansează cam repede la bordul nostru), se complace, în special în tovărășia marinarilor.

Il aud, pe punte, cum se întreține cu „căpitan" Iakula, vecinul nostru:

— „Pleci Căpitan Iakula?".

— „Plec Căpitane". Simt cum Petre se umflă în pene.

— „Ce ai încărcat căpitane?".

— „Pește sărat am încărcat, multe am încărcat". Și barcazul burtos dudue sub vibrațiile motorului, un Diesel de camion, care strănută, ezită, pleacă în sfârșit, și își hrănește, de bine de rău, proprietarul, în viața chinuită a cărăușiei pe apă.

Toate bune, dar ce facem cu căpitan Mihali?

Iată-l, într'un târziu, cu un sac în spate, cu șapca pe ceafă, obosit și nădușit.

— „Mult lucru fost, Domnule!".

Pune sacul jos și începe să scoată cu solemnitate marfa:

— „Asta un floc este, asta alt floc este, asta alt floc este".

Credeam că nu mai isprăvește.

Să ne vie amețeală și mai multe nu. Ce se întâmplase? In locul unui floc ca lumea, cum îi cerusem noi, căpitan Mihali, ce-o fi înțeles, ce-o fi socotit ne înșira acum niște fâșii de pânză, cusute de altfel foarte solid, care proveneau în parte din flocul care îl dădusem de model și care era acum definitiv ciopârțit.

Consternarea noastră e temperată de comicul situației și de mila pentru bietul moșneag, așa de mândru de opera lui.

— „Ce-ai făcut Barba!" izbucnește, însfârșit, unul din noi. „Ne-ai nenorocit! Unde e flocul nostru!".

Bietul „Barba" a încremenit și încercă să priceapă nenorocirea care s'a întâmplat. Când, în sfârșit, înțelege imensitatea catastrofei, se izbește, cât poate, cu palma peste frunte și țipă, mai indignat ca noi:

— „Am gresito! Am gresito! N'am înțeleso!".

— „Păi cum să înțelegi: *las'că stiu io!, las'că stiu io!*", îl îngânăm noi cu parapon.

Până la urmă, a făcut Barba Mihali ce-a făcut, și seara târziu ne-a adus flocurile înădite la loc, și-a încasat banii de lucru, plus costul a 46 de covrigi cu susan, și s'a dus să-și odihnească oasele.

Și cu asta s'a isprăvit, cu bine, escala noastră la Tulcea.

EUROPOLIS NE URMĂREȘTE. PE URMA CEHOSLOVACILOR.

18 August, In drum spre Sulina.

La ora 9 dimineața ridicăm ancora, pornim cu motorul, ocolim vestitul anafor din fața portului și iată-ne în drum spre Sulina.

Avem la bord un pasager, pe Ciumacenco, un ostaș simpatic, detașat în serviciul Ligei Navale din Tulcea, care, după munca de ieri, se repede într'o permisie bine meritată, la Sulina.

Am ridicat pânzele și avem o briză bună de travers, care, după primul cot, devine de mare larg.

Navigăm cu prudență, căci vântul e întrerupt de rafale, care îi schimbă, în răstimpuri, direcția. In asemenea condițiuni alura de mare larg, cu vânt tare, nu este fără pericole. In consecință, ca să evităm o schimbare bruscă de mare, care ne-ar smuci ghiul în bordul opus, și cine știe ce-ar mai urma, facem câteva volte în vânt, cu care mai pierdem timpul. Dar e mai sănătos așa.

După 5 mile, lăsăm Brațul Sfântul Gheorghe în tribord, și ne angajăm pe Brațul Sulina.

Pe aici problema navigației e și mai complicată : loc strâmt, vapoare multe. Rafalele se întețesc.

Altfel, mergem cu spor, cu vânt tare din pupă, cu scota velei mari filată până la capăt, cu flocul în fluture în bordul opus.

Trecem pe rând la cârmă, ceeace mărește neliniștea căpitanului nostru, care are încă îndoeli asupra calităților noastre de cârmaci. Și trebue să recunoaștem : „cazul dela mila 23" i-a dat dreptate. Lucrurile s'au petrecut așa : subsemnatul fiind la eche, cu vânt direct din pupă și vela mare babord, ne-am trezit cu ghiul care trece furtunos în bordul opus.

Schimbare bruscă de direcție a vântului, susțin eu, — neatenție, manevră greșită, susține căpitanul. Fapt este că nu s'a întâmplat nimic grav. E drept că am avut timp să încetinesc cu mâna iuțeala ghiului.

In orice caz, a trebuit să cedez echea „căpitanului" pentru restul Canalului Sulina, și în statele mele de serviciu este notată această ispravă proastă, pe care căpitanul nu mi-a iertat-o până în ziua de azi.

De aci în colo, dela mila 19, canalul se întinde sfoară, monoton și utilitar, grăbit să iasă mai repede la mare.

Incrucișem câteva cargoboturi germane, impunătoare, care-și flutură măreț pavilionul cu crucea noului Reich.

Navigația ne ține toată atenția. Un mic grain ne mai scutură puțin — și ne mai dă emoții suplimentare. Da, Canalul Sulinei nu pare a fi fost croit pentru navigația cu pânze.

Mergem însă întins și străbatem ultimele mile cu o iuțeală frumușică. La ora 1,30 suntem în vederea Sulinei, ceeace înseamnă că am mers cu o iuțeală de 7 mile și jumătate pe oră.

In sfârșit iată-ne defilând de-a lungul malurilor la care sunt acostate bastimente și ambarcațiuni de toate tipurile și de toate mărimile.

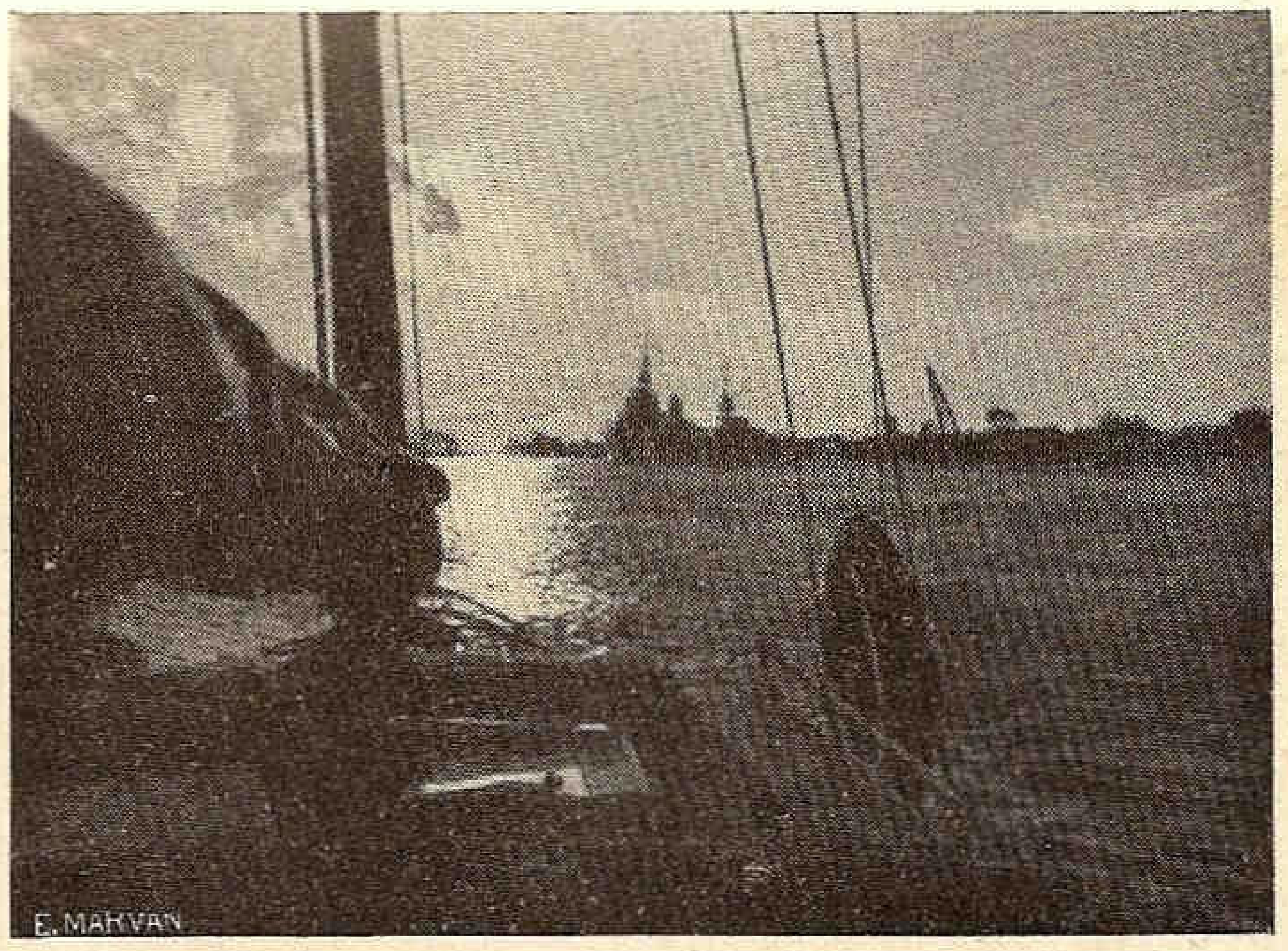
Curând, apare pe malul stâng, impunător și masiv, palatul Comisiunei Europene, iar pe dreapta se arată, în sfârșit, Sulina, „unde bătrânul Danubiu își pierde și apele și numele în mare".

Cu pânzele umflate de vânt primit în plin, cu flocul care singur s'a așezat în bordul opus, „Santa-Maria" și-a luat înfățișarea de zile mari.

Facem o voltă în vânt, care era să coste șapca căpitanului, ne apropiem de cheu, acostând, „la trotuar" zicem noi, în fața „Frizeriei Americane".

Frizerie Americană. Antiseptico-Americană. Nu se poate !

Am debarcat în plin roman. Vasăzică patronul negricios care ne privește din ușa prăvăliei, cu perdea de mărgele, e *Nicu Politicu*. Alături, retrasă puțin dela stradă e de sigur cafeneaua lui Marulis. Salcâmii ăștia vor fi fost mici, pe timpurile Penelopei.



Unitățile noastre de război se profilează pe cerul în amurg

Fac câtiva pași pe cheul orașului romanului lui Jean Bart.

„Europolis... Europolis...". Fără să vreau, mă trezesc silabisind numele cărții care m'a înduioșat atât.

— „Europolis ?", mă interpelează un căpitan bătrân care se desprinde din grupul curioșilor, care ne înconjoară, „Căutați Cafeul ? E ceva mai jos".

— „Cum, e aci un cafeu *Europolis ?*".

— „Da sigur, este, cum să nu. Dar nu este cafeul care scrie la roman. Alta este mai zoso".

Vasăzică Sulinioții sunt la curent cu literatura. Nu-și ignorează cartea. Romanul e deci mai viu decât mă așteptam.

Fac o sforțare, ca să mă scutur, ca să ies din roman și să mă cobor pe pământul ferm al Sulinei de astăzi.

Fie că te plimbi, ca să te plimbi, fie că umbli după întinzători de sarturi, cum facem noi, nu-ți trebue mult timp ca să străbați Sulina în lung, și mai ales în lat.

Nu, Sulina nu este un oraș. E un simplu port vremelnic, un mal pe care s'au înșirat și s'au deșirat căsuțe orientale, de stil greco-constantinopolitean, cu etaje joase și cu geamlâcuri care se apleacă iscoditoare și timide spre stradă.

Și nici nu-ți trebue mult ca să simți că nici aici ,nu prea merdze". La tot pasul, case pustii arătoase altădată, obloane trase, te umplu de melancolia unui oraș care moare încet și resemnat, de când desființarea „porto-francului" a secat putința afacerilor repezi.

Cum te-ai depărtat cu o sută de metri dela malul Dunărei, vezi păpurișul, vegetația plină de viață sălbatică a deltei, care înaintează încet și tenace în mijlocul străzilor, se strecoară în curțile pustii, năvălește pe maidanele părăginite.

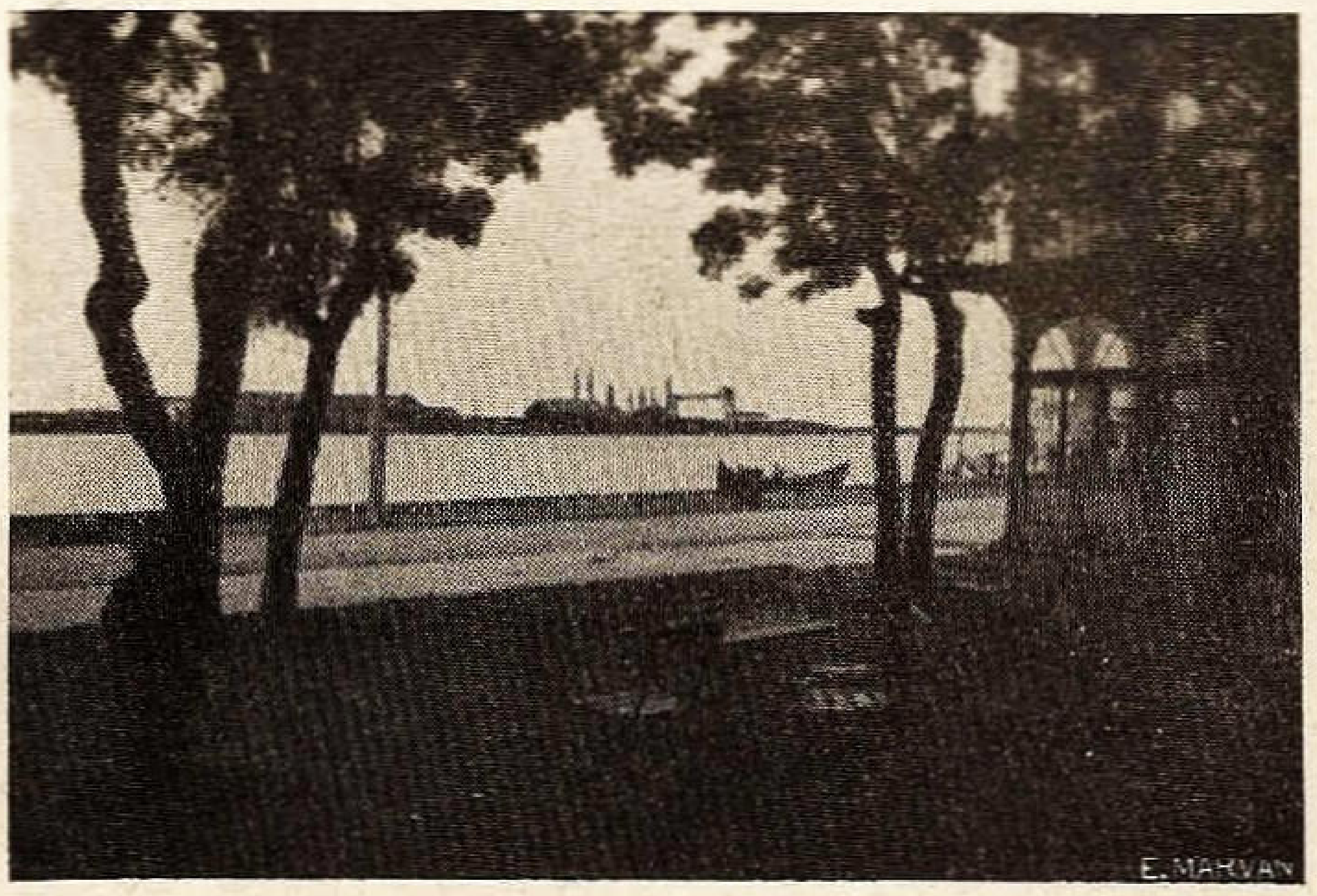
Poate cândva, când Dunărea va avea altă gură navigabilă, „bâlciul maritim de aci, va dispărea ca prin farmec" cum zice Jean Bart „ca să-și instaleze în alte locuri dughenile, cu viață trecătoare".

Și atunci, delta, care pândește la câtiva pași, își va întinde nestingherită păpurișul și dunele de nisip peste așezarea efemeră dela gurile Dunărei.

Nu. Nu e chip să ies din „Europolis".

Să revenim la întinzătorile noastre.

Intrăm în primul magazin de fierărie : nu există acest articol. Luna trecută am avut câteva, dar le-au luat toate niște Ceho-Slovaci care au eșit la mare, cu un cutter. Suntem îndreptați spre un atelier de fierărie. Tot niște ceho-slovaci au achiziționat ultimele piese.



Facem volta și acostăm la „trotuar"

Ne îndreptăm, în sfârșit, spre o prăvălitoare depărtată, tocmai, spre „baltă". E ultima nădejde.

— „Intinzători, cum nu, avem, adică am avut câteva bucăți, dar luna trecută...".

— „Vi le-au luat toate niște Ceho-Slovaci".

— „Da, tocmai, de unde știți ?".

Măi drăcie a dracului ! Călcăm pe urmele Ceho-Slovacilor. Și când te gândești că acești nesăturați achizitori de întinzători, s'au așezat pe uscat, cu „tulak"-ul lor, aproape de Sfântul Gheorghe !

Brrr !

Am închis capitolul întinzătorilor. Ne vom descurca sau mai bine zis, *ne vom întinde*, și noi cum vom putea.

A înserat. Ne-am instalat la o masă la restaurantul — cafenea, care s'a așezat în fața cutterului nostru. Patronul, care a simțit niște clienți simandicoși ne-a „rezervat" o masă. Precauțiune inutilă : mai toate mesele sunt goale.

In curând însă, un stol de ofițeri din Marina Regală își face apariția în restaurant. E un eveniment care însuflețește într'o clipă atmosfera amorțită : Escadra de Mare a Marinei Regale a sosit adineauri din Constanța. E ancorată ceva mai în aval de noi.

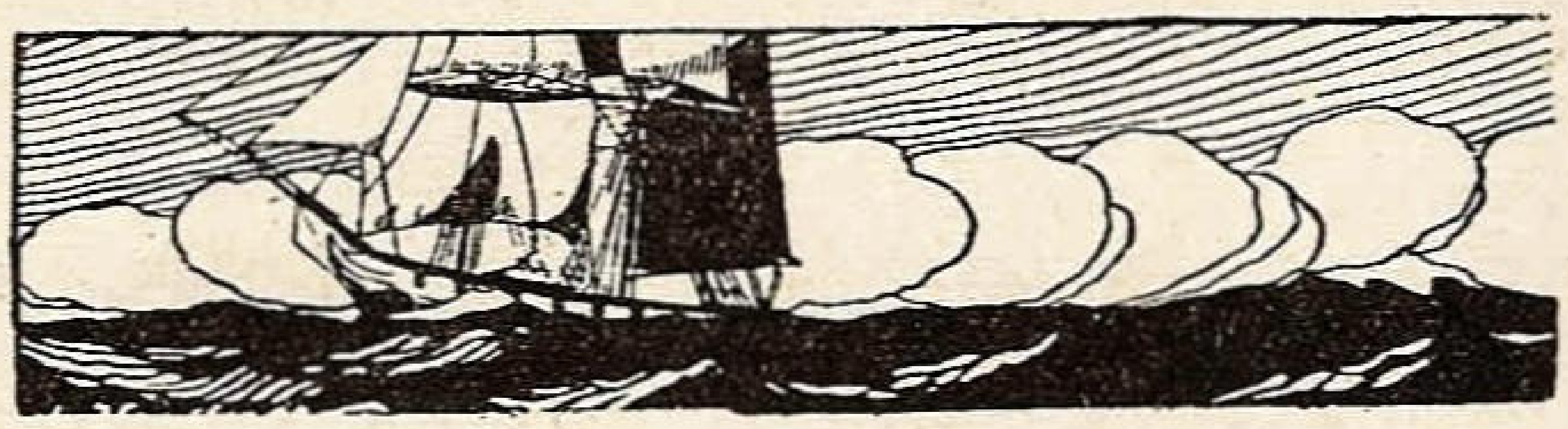
Eșim să admirăm unitățile noastre de război, a căror siluetă se profilează pe cerul de amurg. „N. M. S. Regele Ferdinand", flutură pavilionul amiral. In uniforme albe, ofițerii mișună dealungul cheului.

... Și acum, ca și altădată, Escadra noastră trezește din somnolență bietul orășel adormit... „Vase de războiu în vedere"... și apoi câte complicații, câte bucurii, câte dureri...

Dar unde e „Mircea"... Unde e „Căpitanul Mincu"... „Locotenentul Neagu"...

Hotărît nu e chip să scap de obsesie !

(Călătoria continuă)



SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Direcțiunea: București, Bd. Take Ionescu, 1-3 — Telefon 3.25.61
Adresa telegrafică: SEMERE

LINII RAPIDE DE PASAGERI:

Linia I: Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria — Haifa — Beirut — Pireu — Istanbul — Constanța.

Linia II: Constanța — Istanbul — Pireu — Beirut — Haifa — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanța.

Deservite de: s/s DACIA, ROMÂNIA și REGELE CAROL I

LINII DE PASAGERI ȘI MĂRFURI :

Linia III: Dunăre-Mediterana Occidentala:

Galați — Constanța — Istanbul — Pireu — Izmir (fac.) — Malta — Napoli sau Genova (fac. — Marsilia — Malta (fac.) — Istanbul — Constanța — Galați. Deservită de s/s **Alba Iulia** și **Suceava.**

Linia IV : Dunăre — Levant A:

Galați — Constanța — Istanbul — Izmir — (fac.) Tripoli — Beirut — Port Said — Jaffa (fac.) — Haifa — Istanbul — Constanța — Galați. Deservită de s/s **Ardeal** și **Peleș.**

SERVICIUL MARITIM ROMAN
S·M·R

LINII DE PASAGERI ȘI MĂRFURI

Linia V : Dunăre — Levant B. :

Galați — Constanța — Istanbul — Haifa — Jaffa — Port Said — Alexandria — Izmir (fac.) Istanbul — Constanța — Galați. Deservită de s/s **București și Oituz.**

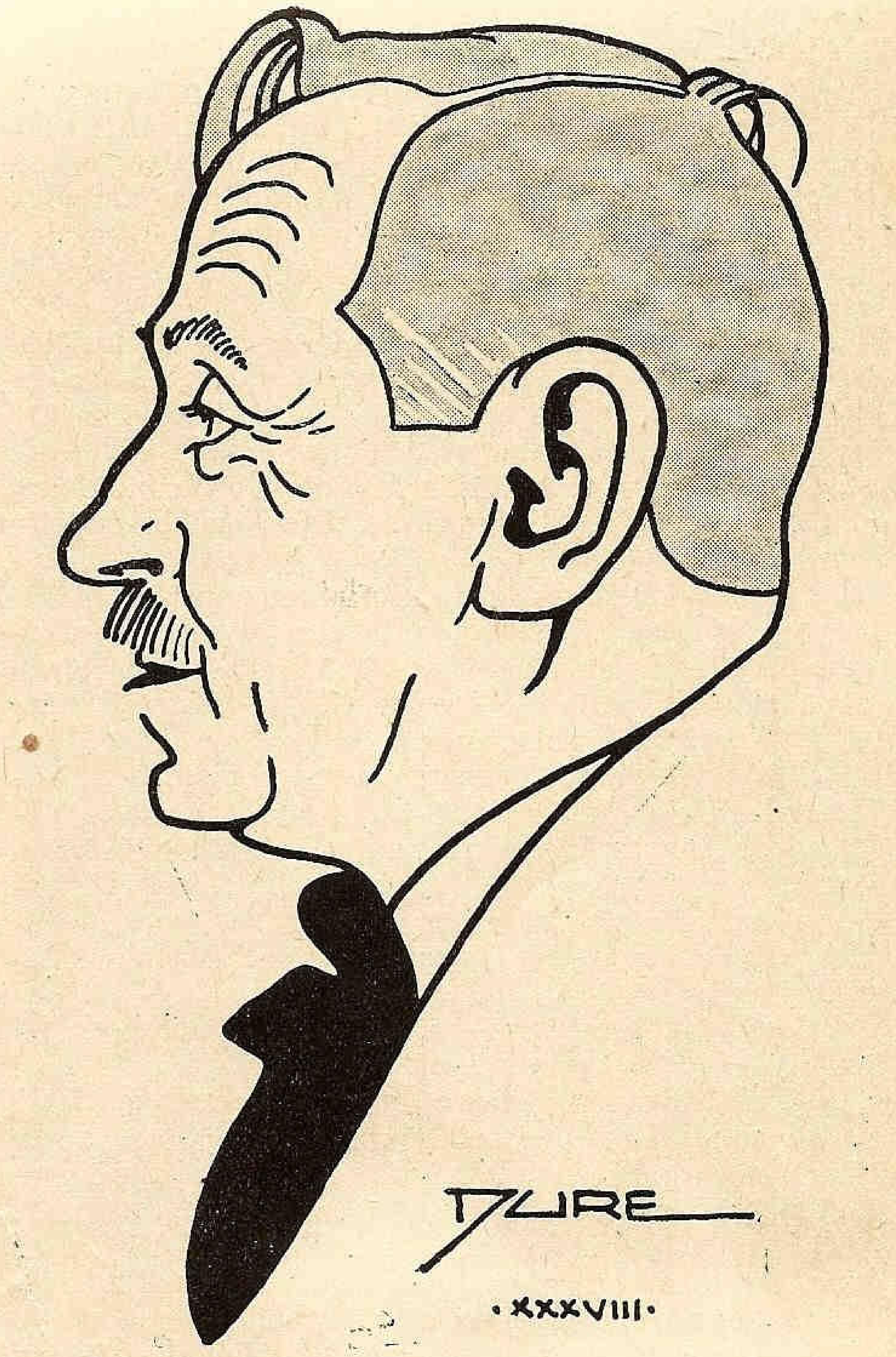
Linia VI : Dunăre — Marea Egee:

Galati — Constanța — Instanbul — Pireu — Volo — Stylis — Salonic — Chios sau Mitiline (fac.) — Izmir — Istanbul — Constanța — Galați. Deservită de s/s **Durostor.**

La cerere SE TRIMIT PROSPECTE IN MOD GRATUIT.

TOAMNA VIEŢII

de Cpt. EUGEN TRANDAFIRESCU



Poate că a fost, poate ca n'a fost, dar putea să fie.
Kipling

Comandorul „Z“ care s'a culcat ieri seară în activitate de serviciu, s'a deşteptat azi dimineaţă în cadrele de rezervă ale marinei.

Aspectul apartamentului nu s'a schimbat cu nimic, iar noua viaţă de ofiţer de rezervă i se pare —, după ce a mişcat de câteva ori mâinile —, că nu diferă prea mult de cea cu care fusese obişnuit să trăiască până în prezent.

A rămas cam mirat, căci toată viaţa a considerat retragerea ca o atitudine nu prea onorabilă. După o scurtă judecată însă, a înţeles mai bine ce s'a petrecut peste noapte. Mai întâi, a trecut în rezervă, apoi începând de astăzi, a intrat în al 57-lea an de existenţă.

Din aceste două evenimente, pentru el bine distincte, şi oarecum fără legătură unul cu altul, unul: trecerea în rezervă, a fost decretat prin lege, al doilea; împlinirea celor 56 de ani, a fost certificat încă de acum 56 de ani, de către ofiţerul stării civile din micul oraşel Piteşti, în care a văzut pentru prima oară lumina zilei.

Apropierea acestor două evenimente i-au creat însă o stare sufletească destul de curioasă.

Retragerea: cuvânt urît, care nu evocă decât ideia de retragere strategică, şi pe care toată viaţa nu a putut să o sufere.

Nu-i mai puţin adevărat însă, că monotonia gornistului s'a transformat de multe ori în melodie cerească, atunci când începea să cânte stingerea. Dealtfel, singura retragere agreabilă. Tot retragere înseamnă şi reculegere şi meditaţiuni solitare.

De trei luni de când a părăsit ultima comandă, s'a instalat într'un modest apartament, pe care îl prefera pentrucă avea ferestrele deschise spre port.

56 de ani! Atâţia alţii sunt încă tineri la această vârstă. Din nenumăratele campanii, e adevărat că i-a rămas un oarecare reumatism. Totuş, ar fi putut ori când să fie şi un viguros amiral.

In sfârşit intră servanta cu gazeta de dimineaţă împreună cu mai multe scrisori de felicitare.

„—De astăzi începând, toată lumea ştie că am împlinit 56 de ani“.

Din toate porturile, tineri sau bătrâni, ofiţerii cari au servit sub ordinele sale, toţi au ţinut, în această dimineaţă, să-i arate marea simpatie de care s'a bucurat, în timpul activităţii.

După cum ploaia tae hula, tot astfel s'a înduioşat şi comandorul nostru, la lectura acestor calde şi pline de sinceritate scrisori.

Deodată se aude soneria.

Căpitanul Alecu, reîntors din manevre, a ţinut să-l mai vadă pe fostul său comandant.

E poftit în salon. Incă dela intrare se remarcă panoplia de arme şi o colecţie de fotografii de nave cam demodate. Toate cinci continentele au contribuit la împodobirea acestei odăi.

„Există oare, gândeşte căpitanul, un suflet mai melancolic decât acela al unui comandor în rezervă?“

După ce a comandat 35 de ani vapoare şi escadre şi a reprezentat ţara în toate continentele, să se întoarcă — încă în putere — ca să-şi ocupe în oraşul natal locul pe care-l avea, până când a intrat în Şcoala Navală, cu oarecare experienţă în plus şi cu toate speranţele în minus? Toate acestea, îi dau impresia că soarta nu i-a fost chiar atât de binevoitoare.

I s'ar fi putut obiecta că un comandor în rezervă poate găsi încă o mie de întrebuinţări, pentru a-şi desfăşura activitatea sa.

Intrebaţi însă pe oamenii de afaceri şi ei vă vor spune:

—„E marinar; el a suferit o deformare profesională. Viaţa civilă e mai complicată decât viaţa militară, unde totul e simplu, unde tot timpul se ordonă, în timp ce în afaceri nu are ce căuta cuvântul de poruncă.

„Acest comandor e un idealist, căci a trăit 36 de ani de viaţă după gustul său, fără a se preocupa vreodată de interesele materiale!

„Cum vedeţi, e aproape un egoist şi dvs. vreţi ca acum să ocupe un loc în mijlocul nostru?!

„Chiar pentru restul anilor săi el rămâne tot un marinar. El este o fiinţă aparte. Fără îndoială că numai pentru ca să scape de acest ostracism, mulţi marinari îşi aleg ca reşedinţă, după ieşirea la pensie, portul în care i-a surprins limita de vârstă.

„Aici, cel puţin, nu mai sunt trataţi cu indiferenţă şi trăesc în mijlocul oamenilor care îi cunosc destul de bine şi ştiu să îi respecte aşa cum se cuvine“.

In timp ce tânărul căpitan se lupta cu aceste gânduri stranii, uşa se deschise şi comandorul îşi făcu apariţia.

— „M-am întors din manevre, d-le comandor, şi nu am vrut să trec mai departe, fără să mă abat şi pe la dvs."

Au început să evoce amintiri din viaţa petrecută fie pe „Mircea" fie pe monitoare, fie în forţa navală. Şi-au adus apoi aminte de o discuţie începută şi neterminată, cu privire la poziţia ofiţerului de marină în societatea de după răsboiu.

—„Da scumpul meu, răspunse comandorul, marinarul nu are loc în societate.

„Crezi d-ta oare că un ofiţer de marină se formează la fel ca şi un funcţionar de bancă, sau ca un comerciant?

„Pentru a forma, dragul meu, pe un om care are simţul mării, trebuesc 2 sau 3 generaţiii de marinari.

„Sunt convins că la centru se râde de micile noastre societăţi provinciale, de pe litoral, aruncate parcă într'adins la capătul ţării, în care marea constitue obiectul principal al convorbirilor, în care fiicele de marinari se căsătoresc numai cu tineri sublocotenenţi şi unde bătrânii marinari — reuşesc să-şi trăiască restul vieţii în linişte şi pace.

„Crede-mă dragă, că numai această izolare constituie adevărata tărie a noastră; în acest mediu selecţionat de ani de zile, unde cu toate luptele intestine, caracterele sunt mult mai drepte ca în orişicare altă parte, numai aici s'au format adevăratele vocaţii marinăreşti, chiar şi acelea care au germinat în interiorul ţării.

„Căci *a fi marinar* — şi eu insist asupra acestui punct — *nu e o meserie, ci o vocaţiune.*"

„Şi nu e exagerat deloc să ceri acelora cari au primit această vocaţie, ca să renunţe la toate acele interese, care fixează locul unui om în lume, loc care mai bine de 100 de ani, nu e determinat decât de ban".

Comandorul făcu o mică pauză, ca să-şi aprindă pipa, iar tânărul căpitan avu timp să mai mediteze încă, la aceste curioase formule de viaţă.

— „Domnule comandor, replică tânărul căpitan, tot timpul am fost intrigat, dar mai ales în şcoala navală, de o notă, al cărui coeficient era destul de misterios şi de voluminos în acelaş timp.

„Mă refer la nota aptitudinilor sau a simţului marinăresc.

„Nu vi se pare că ar trebui să mai fie micşorată importanţa acestui coeficient, măcar cu timpul care trece, dacă nu pentru alte motive?

„Dvs. aţi cunoscut velierele pe care comandaţii erau stăpâni la bordul vasului, imediat după Dumnezeu, care distribuia vânturile pe toată suprafaţa globului pământesc.

„Aţi cunoscut epoca călătoriilor aproape fără sfârşit şi în regiuni întotdeauna noui, dacă nu aproape neexplorate.

„Astăzi însă, voiaje pentru descoperiri nu se mai fac, pentrucă nu mai e nimic de descoperit. Călătoriile noastre sunt limitate în timp, pentrucă aprovizionarea cu păcură şi cărbuni ne obligă la escale prea dese, şi la fel, limitate şi în spaţiu, pentrucă pământul se îngustează, pe măsură ce creşte viteza distrugătoarelor şi crucişetoarelor noastre de astăzi.

„Vântul nu mai are influenţă asupra noastră, iar noi nu mai suntem stăpâni la bord, ca altădată, imediat după Dumnezeu, deoarece T. F. S.-ul a reuşit să înlocuiască voinţa noastră cu aceia a unui comandant superior, şi care îşi poate dicta ordinele sale, tocmai din celălalt capăt al pământului.

„Mâine poimâine nu vom mai avea nevoe să observăm nici stelele, deoarece radiogoniometrele ne vor da în fiecare moment punctul navei.

„Iar dacă vechiul obiceiu de a te deplasa la suprafaţa apei, va mai subzista încă, cu toată comoditatea şi rapiditatea ce ni le oferă astăzi calea aeriană nu vom mai fi în schimb decât simpli tunari sau electricieni, adapaţi condiţiilor speciale de trai la bord şi posedând doar acele însuşiri de agerime şi sânge rece, necesare la conducerea acestor vapoare.

„Calităţi cari până la urmă nu sunt prea mult diferite de acelea ale unui conducător de automobil pe pământ, sau ale unui pilot de avion, navigând prin văzduh".

Se pare că aceste cuvinte nu avură asupra bătrânului marinar efectul pe care îl dorea tânărul căpitan.

— „Dragul meu, răspunse calm comandorul, după câteva clipe de tăcere, după câte am înţeles vrei să spui că sunteţi pe punctul de a pierde tot ceeace vă deosebea până mai ieri de restul muritorilor. Şi că ai fi dispus chiar să-mi propui un program de compensaţii. Ori cât de avantajoasă ar fi însă această compensaţie, nu trebue să uiţi, însă, dragul meu, că *dragostea pentru ceeace eşti, este cel dintâi dintre toate bunurile de pe acest pământ*".

— „Ne iubim meseria, d-le comandor, însă cu totul altfel de cum aţi iubit-o dvs.

„Dacă transformarea lentă şi inexorabilă a situaţiei noastre scapă celor mulţi, ea nu poate scăpa însă unui spirit aşa de ascuţit ca al dvs.

„Obligaţi de a trăi la uscat, mult mai mult ca altădată, înseamnă că trebue să continuăm a trăi departe de societate, aşa cum am fost învăţaţi şi aşa cum ne pretindeţi dvs. şi astăzi?

„Mai mult decât atât; aţi remarcat d-le comandor că dela 1920 încoace, nu mai există literatură militară? Şi e natural să fie aşa. Obiceiurile armatei au fost atâta timp aceleaşi ca ale întregii naţiuni, încât ele nu se mai pretează la observarea şi studiul specialiştilor.

„Ofiţerul, negustorul, profesorul, cavalerii diferitelor ordine, cari îşi conduceau eri soldaţii la atac, nu putem spune că au spiritul aşa de diferit format, faţă de al nostru.

„Ceeace interesează pe negustor, interesează şi pe ofiţer. Şi atunci, pentru ce oare marinarul să fie obligat a se ţine retras?

— „Pentru acest singur motiv, dragul meu, se grăbi să răspundă comandorul, că într'o societate bine organizată, fiecare este ţinut să-şi facă meseria lui, iar nu pe a celorlalţi.

„Sistemul pe care îl preconizaţi dvs. cei tineri, ar conduce la formarea marinarilor amatori, cărora le-aţi micşorat valoarea militară, fără să le puteţi mări măcar valoarea socială".

— „Nu urmăresc câtuşi de putin d-le comandor, să confund meseriile şi ştim perfect de bine că un om apt la toate, nu e bun la nimic. Vă rog însă să apreciaţi că există un număr de cunoştinţe comune şi utile cetăţenilor, măcar din o singură generaţie, fie că sunt marinari fie că sunt subprefecţi".

„Aţi surprins spre exemplu, un zâmbet mai enervant decât acela provocat de intrarea într'o bancă, a unui ofiţer în uniformă? Cel din urmă funcţionar gândeşte astfel la apariţia noului client: „Iată un mare naiv". Şi ceeace e mai grav e că mai întotdeauna acest funcţionar are dreptate. Un alt exemplu care atacă teoria dvs, d-le comandor, a marinarului în afară de lege: aţi afirmat acum câteva minute că trebuesc mai multe generaţii de marinari, pentru a forma pe un om cu simţul mării.

„Ei bine, singurul lucru bun pe care l-aţi putea face, este să acordați marinarilor dreptul să se căsătorească.

„Dacă în acelaş timp le refuzați de a lua locul şi în societate, înseamnă că faceți din existența lor un perpetuu conflict între datoriile de tată sau de soț şi datoriile lor profesionale.

„Aceste datorii profesionale aduc atâtea restricțiuni în viața lor, încât e păcat să le-o mai îngreunați şi dvs“.

— „Ceeace îmi spui, dragul meu, mă întăreşte în ideia că aspirați către o marină de amatori şi că vă forțați, parcă, să distrugeți, de data aceasta fără compensații, un spirit de castă aşa de puternic şi de frumos cântat de contimporanii mei.

„Teoria voastră este oarecum adevărată pentru starea actuală a materialului nostru, legată de starea financiară a țării. Ea este mai degrabă aplicabilă marinarilor, pe care necesitățile îi obligă să-şi petreacă la uscat o parte mai mare din existența lor.

„Dar asta nu înseamnă că nu vor veni şi zile mai bune şi în care sperăm că vom realiza o marină mai conformă cu situația țării noastre raportată la restul lumii“.

— „Chiar dacă aceste zile mai fericite nu vor întârzia prea mult, situația ofițerilor tot alta va fi şi, ca atare, diferită de ceeace era pe timpul dvs., d-le comandor.

„De această transformare, eu cred că marina, oricare ar fi forma ei de mai târziu, nu are decât să se bucure. Mai mult decât atâta: mai adineauri ați afirmat, d-le comandor, că locul unui om în societate nu e determinat, decât de banul pe care-l are.

„Eu cred, alături de dvs, că în acest caz corpul ofițerilor de marină constitue una dintre cele din urmă citadele ale dezinteresării.

„Nu e deloc recomandabil ca acei 500 de ofițeri care au îmbrățişat chemarea mării în mod dezinteresat, să se retragă în turnul lor de fildeş, apreciind că au plătit cu această dezinteresare a lor chiar dreptul de a ignora sau desconsidera tot ceeace îi înconjoară, în propria lor țară.

„Că noi reprezentăm rezerva de idealism, sunt de perfect acord. Dar nu e mai puțin adevărat că, atari rezerve, ținute tot timpul în flacon hermetic închis, nu servesc la nimic...“

Afară a început să plouă, iar în odaia de alături servanta pregăteşte masa pentru gustarea d-lui comandor. Aceste amănunte nu au scăpat tânărului căpitan.

— „Am auzit de multe ori, dragul meu, că tinerii ofițeri de după răsboiu, par oarecum lipsiți de entuziasm“, interveni comandorul, pare-se cu un aer de ironie, conducând pe simpaticul musafir spre uşe.

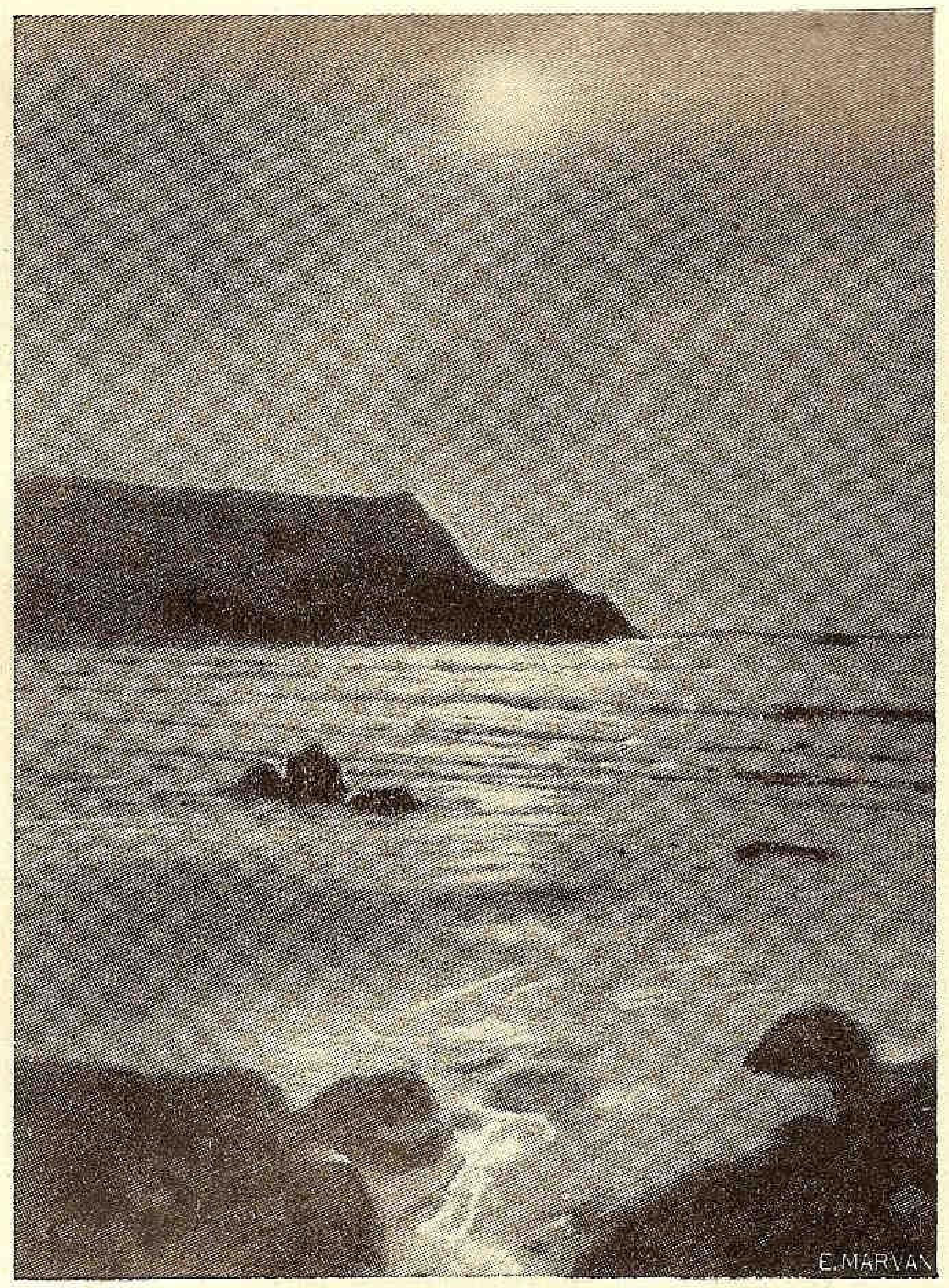
— „Nu cred domnule comandor, cu toate că starea materială de după răsboiu le-ar fi dat poate dreptul să rămână puțin nedumeriți. Totuş nici aşa nu cred. Aceşti tineri ofițeri au aceiaş inimă şi suflet ca şi înaintaşii lor, în schimb ei mai au ceva: au mereu în minte noțiunea de randament în sensul matematic al noțiunii şi păstrează um mare dispreț pentru cuvintele lipsite de melodie şi conținut.“

„Eu sunt convins că marea majoritate dintre ei sunt adepții acestei credințe:

„Să fim mai întâi oameni complecți
„Şi apoi buni marinari“.

— „In cazul acesta recunoaşte, dragul meu, — răspunse comandorul, strângându-i mâna cu căldură, — *că cel mai bun şi mai complect mijloc de a fi om, este să fii, pur şi simplu marinar*“.

BENZINA CU ETHYL ALBASTRA
Cu
BENZINA ALBASTRĂ
Ethyl UNIREA
- Pornirea se face mai repede
- Pantele se urcă mai uşor
- Uzajul este foarte redus
- Şocurile exploziei sunt mai puține
- Se obțin mai mulți kilometri pentru un litru de benzină



Popas

In ochii tăi adânci ca marea,
Ca ea de verzi și'nșelători,
Trec umbre vagi din înserarea
Cu plâns nostalgic de cocori...

Și 'n unda asta'nșelătoare
Pe care 'n versuri eu o cânt ;
O... câte vase temerare
In ea nu și-au găsit mormânt !.

In portul tainic al sperării
Din ochii tăi, să lași, mereu,
S'arunce ancora visării
Galera sufletului meu...

B. B. CEDAN

Oglindă

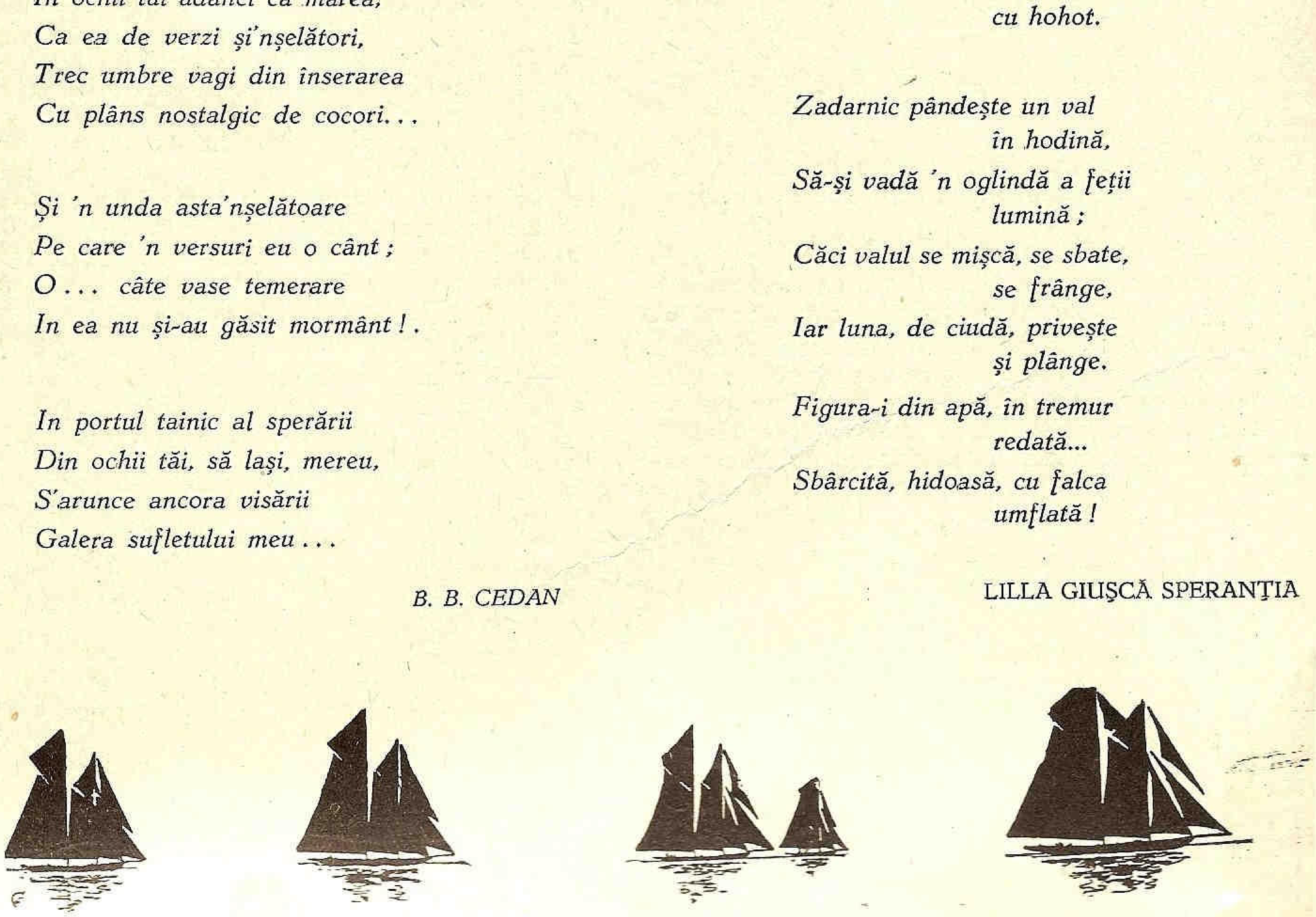
Se lasă perdele nopții
pe mare.
E neagră și apa, și negru
e'n zare ;
Fantastica mare își schimbă
decorul,
El, Cronos moșneagul, e'n veci
regisorul.

O caldă lumină din valuri
răsare,
Cu aur stropește și apă și
zare ;
Nălucile benzei dispar,
se scufundă,
Când luna bălae, apare
din undă.

Se sue, se urcă grăbită,
spre culme.
In lumea de nouri, ș'a astrelor
lume.
Privește cu milă la marea
în clocot ;
De truda-i nebună, își râde
cu hohot.

Zadarnic pândește un val
în hodină,
Să-și vadă 'n oglindă a feții
lumină ;
Căci valul se mișcă, se sbate,
se frânge,
Iar luna, de ciudă, privește
și plânge.
Figura-i din apă, în tremur
redată...
Sbârcită, hidoasă, cu falca
umflată !

LILLA GIUȘCĂ SPERANȚIA



Promovarea natației și canotajului

La 16 Ianuarie s'a ținut, sub prezidenția d-lui *Vice Amiral Bălănescu Ioan,* a patra ședință a comisiunei însărcinată a studia mijloacele de promovare a sporturilor nautice, în special natația și văslitul. Au luat parte d-nii: *Maior Gheorghiu,* delegatul Pregătirei Premilitare, *Maior Lazăr,* delegatul Ministerului Ed. Naționale, *Dr. Siligeanu,* delegatul Federației de Natație, *Căpit. Bărzănescu* și *Lăzărescu,* delegații secției de natație a L. N. R. și *Comandor Negulescu,* secretarul general al L. N. R.

D. *Vice amiral Bălănescu* rezumă cele discutate în ședințele anterioare.

D. *Comandor Negulescu* dă citire tabloului Institutului Central de Statistică din care reese că în România s'au înecat 1.174 oameni în 1931, 1.296 în 1932, 1.083 în 1933, 843 în 1934, 1.090 în 1935, 1.008 în 1936 și 933 până la 1 Septembrie 1937, — total 7.447, — procentul la sate fiind 75% față de orașe. De aci se vede ce importanță are înotul la noi și cât de urgentă e rezolvarea problemei.

D. *Maior Gheorghiu* dă citire următorului memoriu cuprinzând o expunere amplă asupra modului în care I. P. P., ar putea ajuta înfăptuirea desideratelor L. N. R.:

A. SCOPUL.

Introducerea sportului nautic în preocupările tineretului adolescent trebue să tindă la următoarele scopuri:

a) apărarea națională;
b) protecția în caz de accidente;
c) desvoltarea fizică.

— Realizarea acestor trei deziderate nu se poate împlini atâta vreme cât acest sport nu va fi introdus obligator, după un plan chibzuit, în programul de ședințe și activitate premilitară.

B. MIJLOACE DE REALIZARE.

Planul de introducere a sportului nautic trebue să se bazeze pe realitatea lucrurilor și anume pe:

— program;
— personal instructor;
— mijloace materiale și bănești;
— control și îndrumare;
— propagandă intensă.

1. PROGRAMUL.

Este știut că natația nu se poate executa cu folos decât în regiunile apropiate sau brăzdate de ape, care să permită exercitarea acestui sport. Astfel, într'o măsură se va executa de pildă în regiunile de deal și munte și în altă măsură în localitățile așezate pe marginea marilor râuri, a Dunării, sau Mării.

Totuși, pentru că un procent de 72% din trupa de marină se recrutează din regiunile lipsite de ape cu bazin adânc, rezultă că fiecare viitor ostaș trebue să fie exercitat a prinde cu înlesnire acest sport.

In afară de aceasta, întemeiați pe considerația că din cauza lunilor friguroase, exercitarea înotului nu se poate îndeplini decât în maxim 5 luni (Mai—Septembrie) ar rezulta că în restul timpului de 7 luni — tinerii să piardă acest antrenament.

Deaceea, pentru a răspunde primei necesități și-a putea face față insuficienței vremii prielnice, I. P. P. ar putea introduce în mod obligator următoarele modificări în programul de ședințe.

a) Pentru toate formațiunile, indiferent de așezarea geografică:

— fiecare program de educație fizică să cuprindă un număr de mișcări în legătură cu învățarea înotului și văslitului;

b) pentru formațiunile din apropierea apelor pretabile la exercitarea sportului nautic:

— în afară de prescripțiunea dela pct. a. t. p. să fie exercitați chiar în cursurile de apă — de îndată ce anotimpul permite. Aceste exerciții să fie obligatorii la fiecare ședință; durata lor în nici un caz să nu angajeze timpul celorlalte categorii de instrucții.

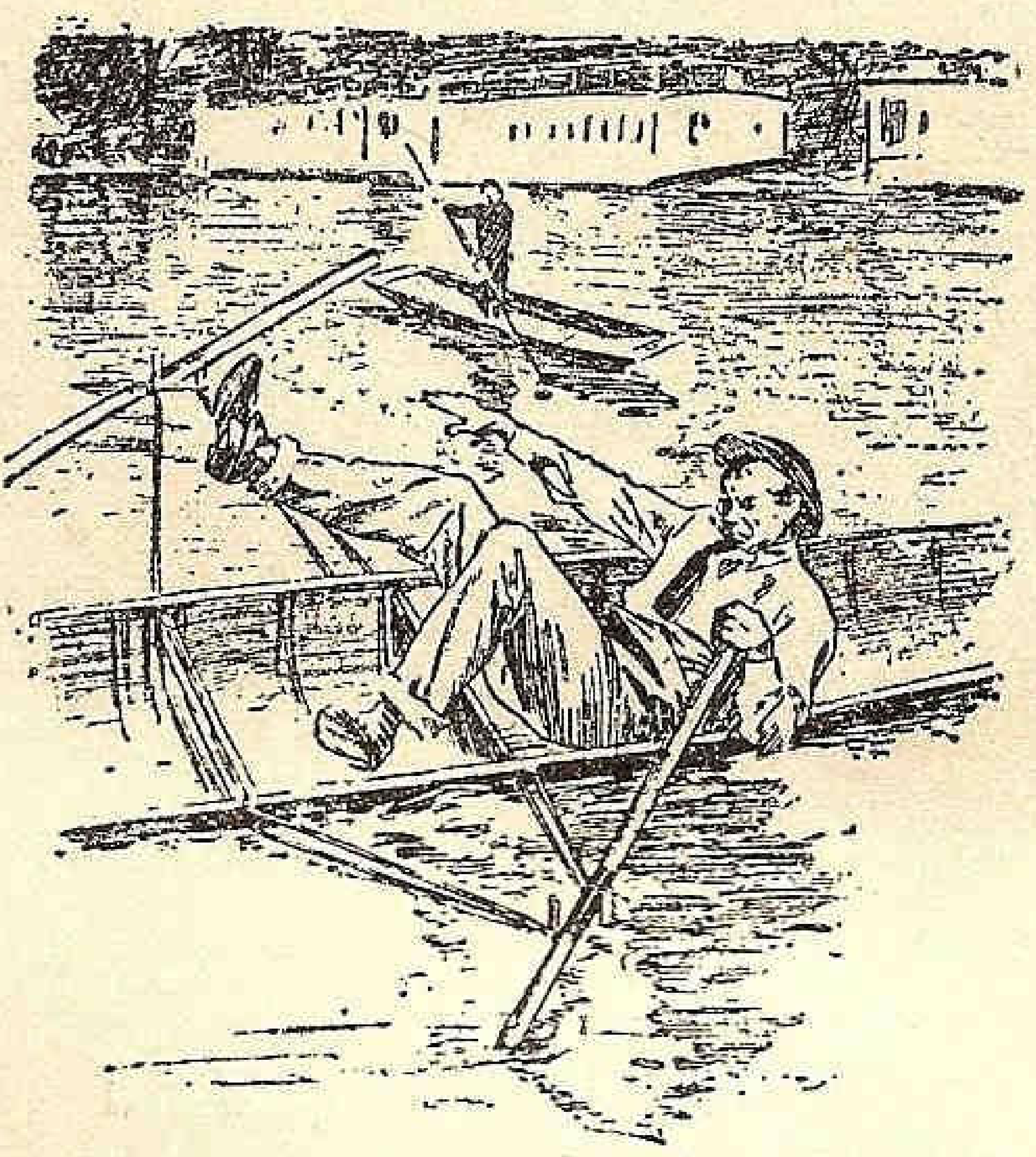
In orice caz, aceste subcentre ar trebui alese, iar comandanții lor instruiți și pregătiți.

c) Subcentrele dela pct. b. ar putea să fie obligate atât de „Ziua Apelor", cât și de „Ziua Marinei", să organizeze manifestări publice, concursuri nautice, etc.

In general, natația și canotajul, să fie introduse ca pregătire în An. II, iar în An. III, să se execute, practic, concursuri.

2. PERSONALUL INSTRUCTOR.

Intrucât personalul instructor al P. P. este în marea majoritate compus din învățători și, pentru ca, în viitor, încadrarea lor la P. P. să corespundă și din acest punct de vedere, este nevoie ca elevii școlilor normale să aibă introdus ca obiect de studiu, sportul nautic iar în armată, cel puțin acolo unde garnizoanele sunt așezate pe cursuri mai mari de ape, să se introducă obligator instrucția natației și canotajului, atât pentru ofiteri cât și pentru trupă.



Un începător

Realizând aceste două desiderate, personalul instructor premilitar va veni dela sine pregătit. Localitățile se vor fixa ulterior.

Pentru moment însă, este nevoie ca la cursurile de formare din toamna care vine să se prevadă în program și instrucția nautică. Pentru aceasta, ar trebui ca de către Comandamentul Marinei Regale să se pună la dispoziția celor 71 județe câte un subofițer instructor căruia să i se plătească, cel puțin la 60 de județe, alocația de îndemnitate necesară pentru 10 zile.

Pentru orașela mari ca: București, Iași, Cluj, Cernăuți, Oradea, etc., lucrul ar fi simplu, deoarece se găsesc basinuri și instructori de natație locali. In special instructorii, se pot găsi la societățile particulare de natație cari ar putea să fie solicitați a preda acest sport.

3. MIJLOACE MATERIALE.

In afară de faptul că instructorii ar putea să fie pregătiți în condițiunile arătate de paragraful 2 —, dar pentru îndrumarea teoretică este necesar a fi prevăzuți cu:

a) — un manual care să cuprindă:

— exercițiile fizice pregătitoare ce se pot executa, acolo unde nu se găsește nici un curs de apă;

— exercițiile fizice pe uscat și în apă pentru învățarea și antrenarea în apă a înotului și canotajului;

I. P. P. dispune, în manualul său de exerciții fizice, de partea teoretică elementară, dar aceasta nu e suficientă.

— de bazinuri proprii în localitățile cu populație numeroasă;

b) — planșe, în care să fie demonstrate imaginativ cazurile de înec și accidente de apă, precum și modul cum se poate interveni sau da ajutoare;

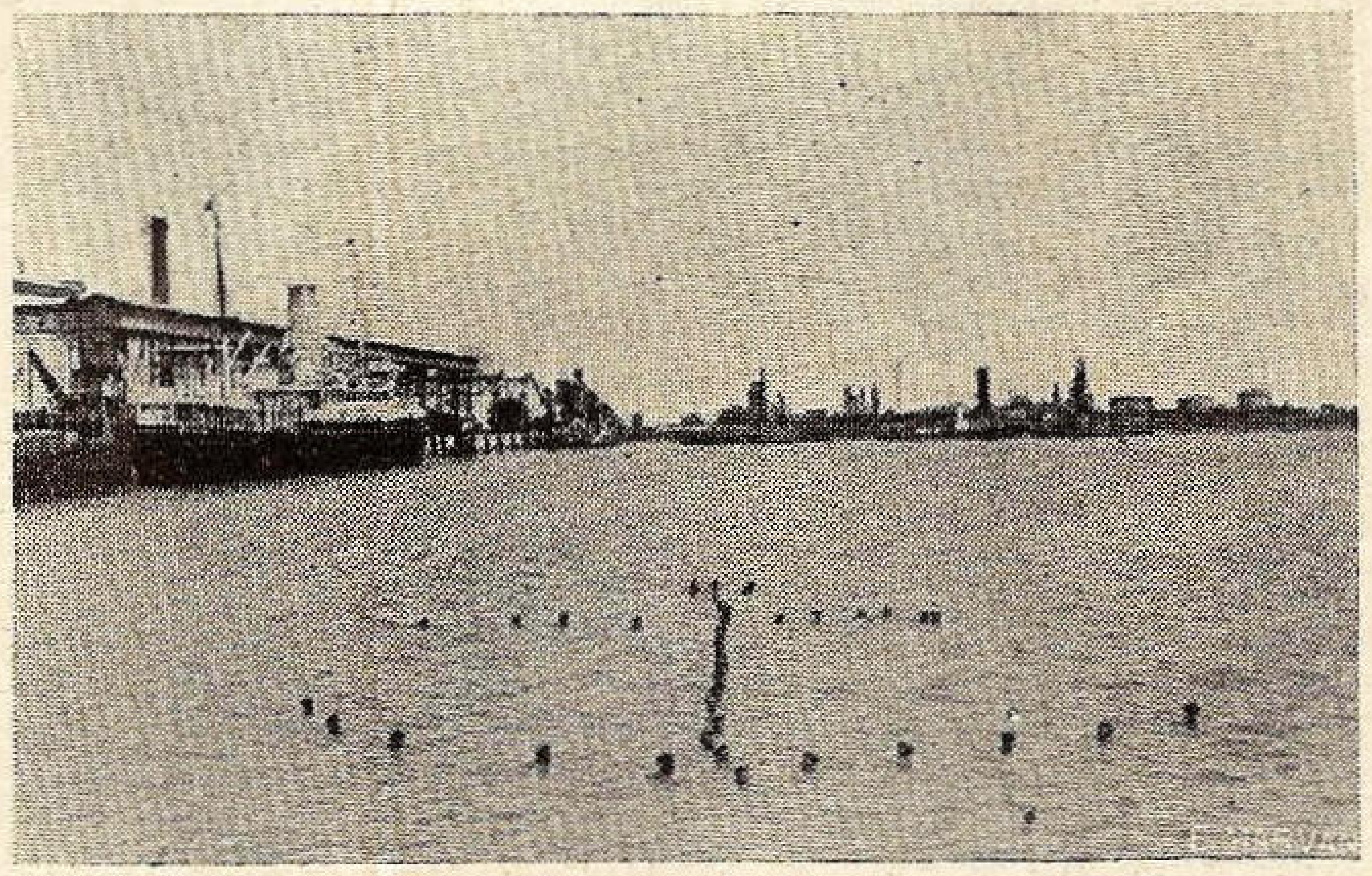
c) — materialele necesare pentru organizat un număr de tabere de vară, la Dunăre sau la mare, în raport cu posibilitățile, unde să fie aduși tinerii premilitari din toate părțile țării și mai ales din regiunile de deal sau munte pentru o lună de zile, și, în care interval de timp, ar desfășura o intensă activitate nautică.

O parte din aceste materiale ar putea fi puse la îndemână cu înlesnire de către M. A. M. prin unitățile de marină locală. Chiar cazărmile acestora ar putea fi folosite pe timpul concediilor de vară.

d) — Sumele necesare pentru ca fiecare subcentru așezat pe unul din marile râuri, Dunăre sau mare;

1) — să fie utilat cu:

— o barcă;



Figuri făcute de înnotători

— câțiva colaci de salvare;

— manualele necesare;

— aparatele de exercitat vâslitul, la subcentrele care nu au contact cu cursurile de apă;

— tablouri explicative în legătură cu acest sport sau cazuri de accidente;

— 2) — să se poată plăti;

— îndemnitatea de dislocare a instructorilor marinari la cele 60 școli din județele fără ape mari;

— întreținerea unui număr de aproximativ 8000 tineri premilitari socotindu-se a câte 15 lei pe zi — timp de o lună;

De exemplu, pentru 8 tabere instalate la: Ecrene, Cavarna, Carapcea, Mangalia, Eforie, Constanța, Brăila, Galați, câte o mie de tineri premilitari în două serii, Iulie și August a câte 28 zile = 3.360.000 lei;

— întreținerea și îndemnitatea a 8 ofițeri, ajutați de 32 instructori subofițeri de preferință marinari — pe tot timpul duratei acestor tabere;

— pentru taberile care eventual s'ar mai putea organiza pe lângă cursurile mari de ape, întreținerea acestora să fie suportată de județele respective;

—transportul pe C. F. R. al tuturor, urmând a se efectua: pentru ofițeri și subofițeri cu foi de drum, pentru tinerii premilitari cu ordine verzi de chemare la concentrare.

4. CONTROLUL ȘI INDRUMAREA.

Din punct de vedere technic, acest control s'ar putea exercita pentru:

a) subcentrele de lângă mare sau Dunăre, de către ofițerii de marină ai unităților navale locale;

b) subcentrele dela deal sau munte, prin ofițeri sau subofițeri marinari — care ar trebui să fie plătiți de către M. A. M., întrucât instruirea tinerilor premilitari la înot și canotaj ar aduce o mare economie de timp și bani în primul loc unităților navale;

c) pentru subcentrele din orașele mari, prin profesorii de natație ai societăților particulare sau educatori fizici.

CONCLUSIUNI.

Natația și canotajul în forma prevăzută la începutul acestui memoriu — pot aduce roade nebănuite, în primul loc M. A. M. De aceea, credem că este nevoie ca desideratele expuse să fie discutate cu un delegat al acestui minister, care să aibă cuvânt aproape hotărâtor.

— Pentru Pregătirea Premilitară chestiunea este lesne realizabilă dacă se pune la dispoziție personalul și mijloacele materiale și bănești necesare.

In orice caz, sumele ce ar trebui, sunt cu mult mai reduse decât ar părea la cea dintâi impresie.

— Inițiativa Ligii Navale Române este admirabilă și nu trebue părăsită.

Seful Bir. III.
Maior, *A. I. Gheorghiu*

D. Dr. Siligeanu citește,

PROGRAMUL DE ACTIVITATE VIITOARE A F. R. N.

Federația Română de Natație, conducătoarea mișcării sportive a natației din țară și-a propus încă dela înființare — Decembrie 1930 — un program de activitate, care însă nu a fost realizat din cauze multiple, independente de ea.

Cu toate că la fiecare adunare generală atât a F. R. N. cât și a regiunii Muntenia, se schița un program, acesta nu era executat din cauze diferite, cum de exemplu:

1. Lipsa de interese și înțelegere, din partea oficialității, a importanței natației ca sport școlar și național;
2. Greutatea introducerii înnotului obligator în școli și armată, acolo unde sunt bazinuri, stranduri, etc.
3. Realizarea de bazine acoperite și stranduri în țară și Capitală;
4. Lipsa de subvenții pentru realizarea programului.

F. R. N. a cerut în primăvara anului 1934 Ministerului de Educație Națională introducerea înnotului în școli, printr'un memoriu publicat în Anuarul F. R. N., însă fără succes.

A intervenit în 1935 1936 și 1937 pe lângă Municipiu pentru construirea unei piscine de iarnă, însă rezultatul a fost negativ.

In 1937 a intervenit la OETR pentru a ni se pune la dispoziție tineret, însă, după ce sezonul trecuse, ni s'a răspuns negativ, cu toate că F. R. N. făcuse mari cheltueli cu aducerea a doi antrenori străini speciali pentru școala de înnot, pe care o înființase, însă care n'a funcționat din lipsă de elevi.

Astăzi, având concursul oficialității, programul nostru pare să devină o realitate.

Problema înotului însă este foarte complexă. Pentru ca să ai participanți la un sport, e necesar ca fiecare din ei să dorească și să iubească acest sport. Innotul este un sport mai aproape de gustul tineretului. Dacă lipsa materială sau frica părinților ar fi două motive care până acum îi împiedecă să vină la bazin, cele două măsuri esențiale, obligativitatea înnotului și gratuitatea absolută la bazine, ar rezolva complect problema.

O chestiune însă foarte importantă se ridică: *disciplina sportivă*. Cred că și acest deziderat s'ar rezolva odată cu introducerea obligatorie a înnotului în școli.

Pentru ca natația să progreseze e necesar să se realizeze anumite condițiuni, asupra cărora am insistat de nenumărate ori.

Repet, să se îndeplinească dorințele F. R .N.

1. *Obligativitatea* înnotului în școli primare și secundare, la Straja Țării, ucenici și ori ce școli unde învață tineretul până la 15 ani. La început va fi necesar ca obligativitatea să fie introdusă și în armată precum și la premilitari, tabere, întrucât aceștia astăzi nu știu să înnoate.

2. Bazinele, strandurile, să fie puse la dispoziția copiilor până la 15 ani *în mod absolut gratuit*, până când ei vor învăța să înnoate pentru ca lipsa materială să nu mai fie un motiv de a-i împiedica să învețe înnotul. Acest desiderat se va putea realiza fie dându-se posibilitatea ca F. R. N. să construiască bazine și să le pună la dispoziția tineretului, fie prin acordarea unei subvenții suficiente pentru fiecare bazin, cu obligația de a fi pus gratuit la dispoziția tineretului.

Asemenea, Primăriile ar putea pune bazinele comunale la dispoziție gratuit, pentru tot tineretul, în permanență, nu cum au făcut anul trecut, când au rezervat o oră pe săptămână unui grup de 50 tineri.

Tot comuna ar putea renunța la taxele comunale pe cari le plătesc bazinele, ele fiind obligate să pună la dispoziția tineretului bazinele în tot cursul zilei.

Să se construiască de urgență, în Capitală și principalele centre, basine acoperite, cari să fie puse, tot așa, gratuit la dispoziția tineretului până la 15 ani.

Știm că sezonul nautic este foarte redus. Cu toate că începe în luna Mai și se termină la sfârșitul lunei Septembrie, școlarii (adică copiii până la 15 ani) nu beneficiază de el în luna Mai și Iunie din cauza cursurilor școlare și examenelor, iar în timpul lunei Iulie și August se duc la țară, stațiuni balneare, climatice, tabere, etc.

In Septembrie, când se întorc, începe școala, așa că nu au când să învețe înnotul.

Numai bazinele de iarnă gratuite și înnotul obligator în școli ar putea realmente rezolva problema ce ne interesează. 1—2 ore pe săptămână rezervate în cursul iernii înnotului ar fi suficiente pentruca în câteva luni să facă, din copiii firavi, înotători sănătoși.

3. Federația de Natație să pună la dispoziția strandurilor gratuit instructorii (până în prezent are circa 50) cari să se devoteze învățului înotului la copii.

4. Asemenea să se pună la dispoziție echipament (chiloți, etc.) copiilor merituoși;

5. Pentru ca să se creeze un mediu de stimulare a tineretului sunt necesare:

a) Ținere de cât mai multe concursuri de propagandă pentru tineret și copii, acordându-se premii, medalii, insigne, etc.

b) acordare de cupe pentru înnotătorii cluburilor și stimularea lor, pentru cât mai mare activitate;

c) aducere de *antrenori* — înnotător bun (cazul Bork) care prin prezența sa, ar stimula pe ceilalți să înnoate și ar corecta stilul celor *mai buni înnotători*;

d) aducerea de echipe streine și ținerea concursurilor la bazine pentru a arăta publicului cât de frumos și util este înnotul.

e) concursuri de salvare și sărituri, figuri în apă, cari sunt foarte atrăgătoare.

f) ținere de conferințe, aducerea de filme de propagandă din străinătate. Jurnal Cinema al Of. Naț. Turism.

g) innotătorii participanți la concursuri să aibă intrarea gratuită la bazinul oficial F.R.N. unde antrenamentul obligator să le susțină forma necesară progresului.

h) campionate de water-polo regionale — de mai multe categorii, în prealabil.

i) se vor înființa și ține efectiv *școli* de arbitri și jucători pentru water-polo, teoretic și practic.

j) școli de sărituri și salvare și antrenament obligatoriu pentru innotători.

l) formarea unei echipe de înnotători ai Capitalei, care având o subvenție să plece în turnee în provincie, unde, prin jocuri de water-polo, concursuri de înot, sărituri și salvare, să creeze o atmosferă favorabilă desvoltării gustului public, învățarea înotului în masele tineretului.

6. Intervenții la Ministerul de Interne și Municipii pentru înființarea pe lângă ape de stranduri după planuri pe care F.R.N. le pune la dispoziție gratuit și începere de activitate sportivă.

7. Intervenții la Ministerul Apărării Naționale pentru a ajuta Municipiile să construiască stranduri, unde soldații și premilitarii să învețe înotul gratuit.

8. In cursul verii Straja Țării să oblige toate taberele să introducă în program în mod obligator înotul. Instructori gratis de la F. R. N.

Să nu se repete cazul de anul trecut când în nenumăratele tabere dela mare, cercetașilor sau străjerilor li s'a interzis absolut să intre în apă până mai sus de genunchi, ca să nu se înece căci probabil nici conducătorii nu cunoșteau acest sport.

9. In cursul verii, echipele de premilitari duși la munca obștească să poată construi cu ajutorul materialului furnizat de comune stranduri lângă ape.

10. Federația pune la dispoziție gratuit examenul medical cât mai des și fișa de desvoltare fizică a copiilor, tineretului și sportivilor participanți.

11. Redactarea unui manual de natație documentat, care să fie consultat de instructori și elevi.

12. Propagandă în presa cotidiană cu articole pentru popularizarea gustului înotului.

13. Material sportiv pentru concursuri.

14. Ținerea campionatelor naționale, interșcolare, interuniversitare și militare în țară.

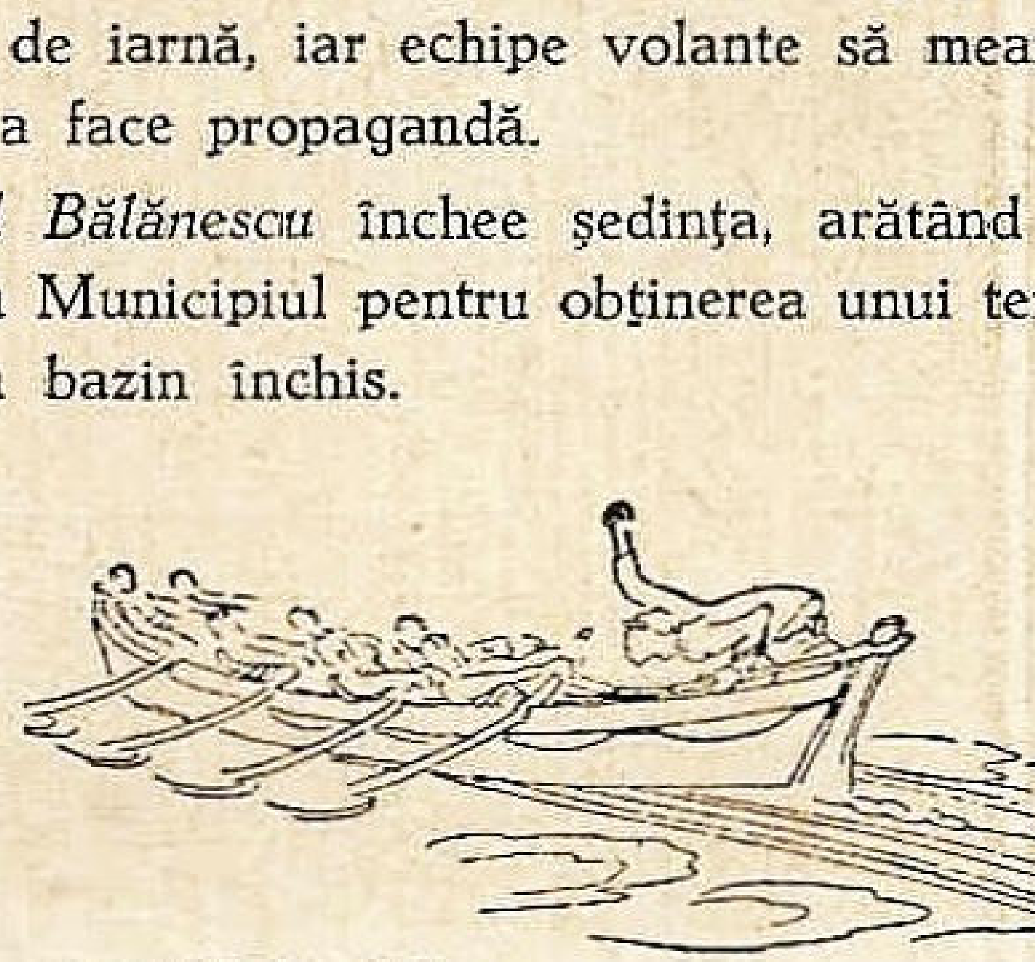
15. Ajutoare pentru regiunile din țară și propagandă, campionate regionale.

Problema fiind prea vastă cred că e necesar să o eșalonăm în câtiva ani: pentru anul în curs, în cazul când nu vom putea dispune de bazine de iarnă, stranduri ale F.R.N., etc.:

1. Să se introducă înotul obligator la străjeri și în școli.
2. Să se aloce o subvenție strandurilor cu obligativitatea ca tineretul până la 15 ani să aibă intrarea gratuită.
3. Inotătorii ce se antrenează să aibă, asemenea, toată ziua gratuit intrarea la bazin, căci înotul e un sport unde se depune multă muncă pentru căpătarea stilului.
4. Inot obligator în tabere (la mare) după un prealabil examen medical.
5. Concursuri, cupe, water-polo, sărituri, săptămânal la bazinele din București.
6. Echipe străine.
7. Turnee de propagandă.
8. Antrenor.
9. Școală de antrenori și instructori.

D. *Maior Lazăr arată* greutatea obligativității în școli: lunile favorabile înotului sunt tocmai cele de vacanță. E de părere ca Liga Navală să creeze pe cale particulară, cel puțin la București, un bazin închis de iarnă, iar echipe volante să meargă în toate centrele pentru a face propagandă.

D. *Amiral Bălănescu* închee ședința, arătând că a și început tratativele cu Municipiul pentru obținerea unui teren pe care să se clădească un bazin închis.



Activitatea filialelor Cetatea Albă și Sulina

Anul 1937, al treilea an al activității secției L. N. R. din Cetatea Albă, s'a soldat cu un frumos rezultat datorit unei colaborări active și desinteresate a comitetului cu toți membrii cari, au lucrat la realizarea nobilelor scopuri urmărite de Liga Navală Română.

Numărul membrilor a crescut în mod simțitor ajungând la cifra de *162* din cari cu revista 83, iar restul diferite categorii fără revistă.

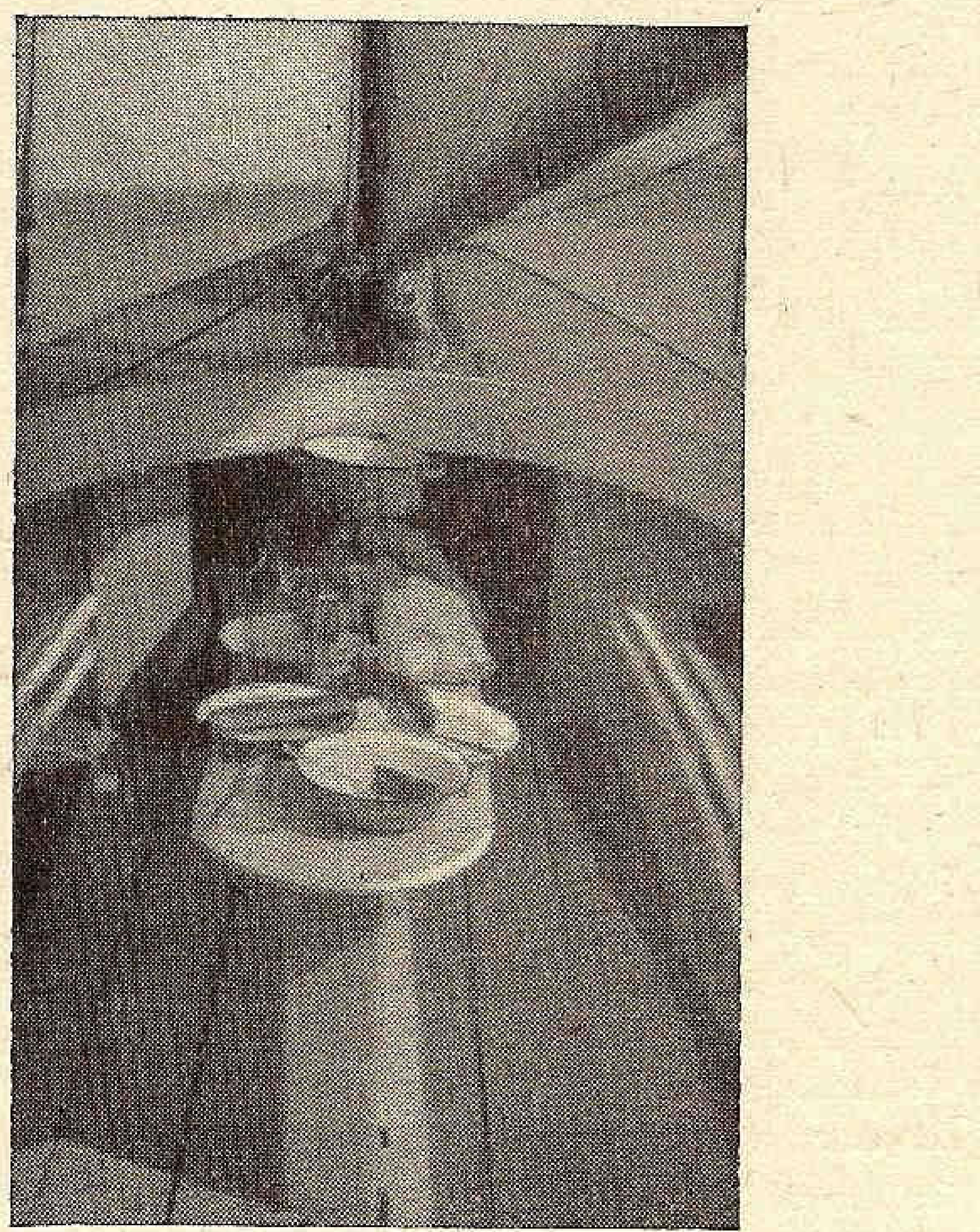
Comparând cu aunl trecut constatăm că prima categorie a crescut cu 21 membri.

In cursul anului 1937, comitetul a ținut 12 ședințe, ocupându-se cu rezolvarea tuturor chestiunilor privind activitatea acestei secțiuni.

Veniturile secției pe anul 1937, au fost în sumă de 70.744 lei, iar cheltuelile s'au ridicat la suma de 67.410, rămânând capitalul de rezervă în sumă de 3.334 lei.

Diferența în minus față de anul trecut se datorește faptului că Primăria Municipiului și Prefectura județului nu ne-au acordat subvențiile pe cari le-am avut anul trecut.

Chiar având venitul micșorat totuși am reușit să mărim parcul de vase cu barcazul „Pescăruș" nou, de construcție solidă care ne-a costat suma de 4700 lei, reparația și întreținerea parcului de vase al L. N. R. care a avut în totdeauna o ținută elegantă și curată precum și complectarea inventarului Ligii, a costat suma de 15192 lei. Secția a subvenționat și expedițiunile în scop de propagandă și anume: călătoria cutterului „Meduana" pe Dunăre și participarea de două ori a echipagiilor L. N. R. la concursurile sportive ce au avut loc în lunile de vară în stațiunea balneară Budachi Cordon; total lei 5087.



Pe Dunăre: masa aşpteaptă echipajul

Din acest buget s'a mai cheltuit pentru înfrumusețarea și întreținerea proprietății Ligii Navale Române precum și salariul nostromului Tihon Cebanenco, care, în timpul verii a locuit în cala secției având permanent supravegherea ambarcațiunilor și ordinei pe teritoriul L. N. R. precum și îngrijirea grădinii care a fost amenajată pe această proprietate suma de 17.207 lei.

In schimb din parcul nostru de vase a ieșit vechea balenieră „Crinul" care a fost cedată cohortei de străjeri marinari, împreună cu întregul ei inventar.

Pentru înlocuirea acestei baleniere, care era foarte uzată și nu putea fi întrebuințată pentru călătorii mai lungi, secția noastră a hotărât construirea unei noui baleniere însărcinând cu întocmirea planurilor și devizului pe D-l Inginer Eminian Ion, pentru care scop s'a alocat suma de 2000 lei.

Această balenieră construită după tipul balenierelor întrebuințate de marina militară germană, va avea o lungime de 10½ metri, două catarge cu pânze și 10 rame, având tot utilajul modern care permite a fi întrebuințată în excursiunile maritime servind și pentru formarea echipagiilor din tineretul care face parte din Liga Navală.

Prețul acestei baleniere după deviz este de 46.000 lei, însă cu întregul inventar necesar excursiunilor proectate va trece peste 55.000 lei.

Societatea „Salvamar" acordând un premiu în sumă de 2.000 lei echipagiului L. N. R. condus de D-l Mihail Vințicovschi, student la politehnică, pentru curajul și abnegația ce a dovedit-o cu ocazia salvării în timpul unei furtuni pe Marea Neagră din anul 1936, această sumă a fost donată de acest echipagiu pentru construirea nouei baleniere.

Din bugetul nostru restrâns s'a alocat suma de lei 5.000 pentru construirea noului vas școală „Mircea", — deasemeni s'au mai strâns și cu listele de subscripție lansate prin această secțiune suma de 8237 lei, și această sumă va fi mărită, întrucât nu ni s'au restituit toate listele de subscripție lansate.

Parcul Ligii Navale a avut următoarele ambarcațiuni:

1.	Cutterul	„Nimpha"	proprietatea	Ligii Navale Române
2.	„	„Naiada"	„	„ „ „
3.	Barcazul	„Pescăruş"	„	„ „ „
4.	Salanda	„Crap"	„	„ „ „
5.	„	„Caras"	„	„ „ „
6.	„	„Plătica"	„	„ „ „
7.	Cutterul	„Zefirul"	„	D-lui Gabr. Bărgăuan
8.	„	„Meduana"	„	„ Leonid Maximov
9.	„	„„Elena"	„	„ C. Asvadurov
10.	„	‚,Olimpiada"	„	„ S. Iusipenco
11.	„	„Nutzi"	„	„ Florin Soiu
12.	„	„Eureka" cu motor	„	„ Vl. Alexandrov
13.	„	„Atlantida"	„	„ Cerminschi T.
14.	Yola	„Atlandida"	„	„ Iurii Colesniciuc
15.	Barcazul	„Fiica mării"	„	„ N. Caraghezov
16.	Salanda	„Nasturița"	„	„ Alex. Mutafolo
17.	Baidarca	. . . .	„	„ Oleg Mutafolo
18.	Salanda	. . . .	„	„ Victor Stoț
19.	„	. . . .	„	„ Franț Lucheș
20.	„	. . . .	„	„ Dudceah Grigore
21.	„	. . . .	„	„ Criminscvi Ion
22.	„	. . . .	„	„ Covali Gh.

In cala noastră au fost adăpostite și ambarcațiunile străjerilor marinari și anume:

23) Baleniera „Straja" și

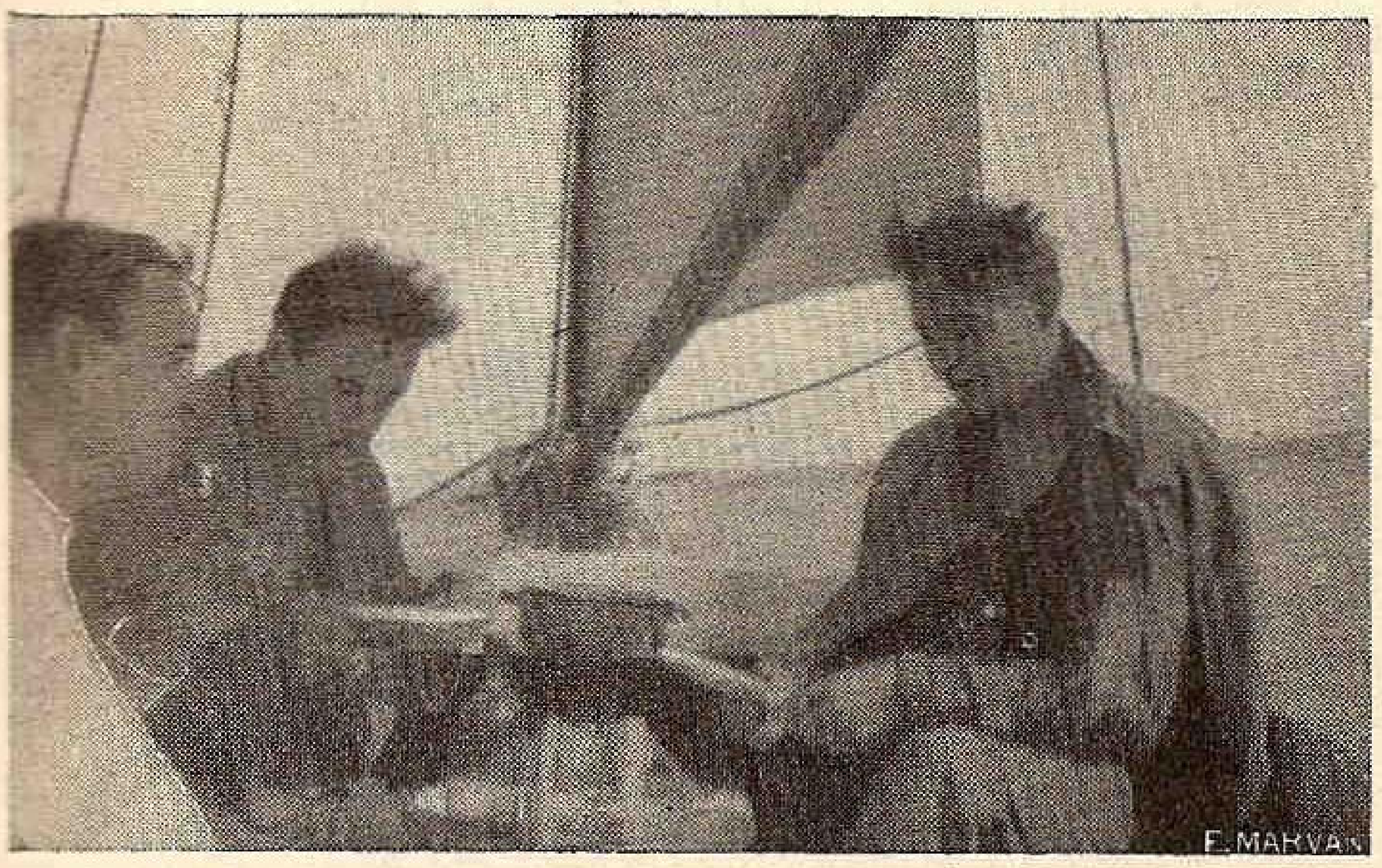
24) Barcazul „Nădejda" cu pânze.

Cala Ligii Navale fiind amenajată și supravegiată de nostromul Cebanenco, toate ambarcațiunile atât ale Ligii Navale cât și cele proprietatea membrilor ei pentru iernat au fost adăpostite în această cală.

In cursul acestui an în ziua de 4 Septembrie cutterul „Naiada" proprietatea Ligii, a fost furat de către individul Leonid Lurie care a plecat cu el în Rusia Sovietică.

Secțiunea noastră a făcut toate demersurile necesare față de autoritățile locale cât și prin Centrală, la ministerul Afacerilor Străine pentru restituirea acestui cutter, însă până în prezent aceste demersuri au rămas fără rezultat, totuși interesele secției noastre sunt pe deplin asigurate, deoarece individul Leonid Lurie fiind minor, am cerut prin Tribunalul Cetatea Albă înfiinţarea unui sequestru asigurător în sumă de 50.000 lei pe averea imobilă (una casă situată în oraşul Cetatea Albă pe str. Regina Maria). proprietatea părinţilor săi, care sequestru a fost admis.

Procesul este în curs de judecată, termenul fiind fixat pentru ziua de 1 Februarie 1938.



Pe Dunăre: echipajul la masă

Secţia a aranjat două baluri din cari, primul a avut loc în ziua de 9 Ianuarie 1937, în saloanele Prefecturii de judeţ, iar al doilea în saloanele Căminului Cultural în ziua de 4 Decembrie; aceste baluri au avut un desăvârşit succes, fiind onorate de cel mai select public.

Pentru succesul acestor baluri a contribuit foarte mult Comitetul de Doamne de sub preşedinţia D-nei *Elena Asvadurov* cari au organizat din donaţii un bufet copios şi o tombolă cu toate numerele câştigătoare.

Primul bal s'a soldat cu un venit brut de 28.269, iar netto lei 18769, din cari 3025 lei a trecut în bugetul anului 1936, iar restul 15744 lei s'a înscris la veniturile din bugetul anului 1937; al doilea bal, a avut un rezultat mai modest, deoarece saloanele Căminului Cultural, fiind puţin încăpătoare n'au putut cuprinde tot publicul doritor a lua parte la bal, soldându-se cu un venit brut de 18824 lei, iar netto 10.333 lei.

In ziua de 20 Iunie sosind în localitate M. S. Regele Carol II, şi după ce a vizitat Cetatea lui Ştefan cel Mare, a coborât jos la Liman, s'a îndreptat spre portul Marinei Regale, unde s'a îmbarcat pe o şalupă militară plecând în larg; în acest timp cutterele Ligii Navale au însoţit şalupa în care se afla M. S. Regele, ovaţionând îndelung pe Suveran pe care Liga Navală Română are mândria de a-L avea Preşedinte activ.

In ziua de 27 Iunie, Liga Navală Română, Secţia Cetatea Albă, a organizat pe teritoriul său tradiţionala serbare a zilei apei care s'a desfăşurat după programul publicat în revista de anul trecut.

Ca şi anii precedenţi, această secţiune a organizat în cele două luni ale sezonului de vară diferite excursiuni cu cutterele în staţiunile balneare situate pe malul basarabean al Mării Negre în scopul răspândirii sportului nautic şi pentru pregătirea tineretului ce face parte din Liga Navală.

In zilele de 29, 30 şi 31 Iulie, având loc în staţiunea balneară Budachi Cordon, sub conducerea Asociaţiei Creştine a Tinerilor, diferite concursuri atât pe apă cât şi pe uscat, această secţiune a trimis pentru participare, două cuttere sub conducerea D-lui Mihail Rutta membru în comitet şi a D-lui Mihail Vinţicovschi cu următorul echipagiu:

Nicolae Ţurcanu, Vasile Maxutenco, Mihail Tunchi, Valentin Grişcov, Arcadie Coev, Ion Doncenco, Victor Hlopov, Iurii Dimitriev, Igor Drăghici, Bălan Ion, Prahova Boris, Harmsen Alexei, Orban Paul şi Hlopov Alexandru.

Cutterele au plecat din portul Cetatea Albă, în ziua de 28 Iulie 1937, la orele 16 d. a. şi au ajuns la Budachi Cordon în seara aceleiaşi zile la orele 24 noaptea, parcurgând 26 mile, iar în zilele următoare luând parte la concursuri au obţinut individual 16 premii: premiul 1, 15 premiul II, şi 8 premiul III. Din partea Ligii Navale pentru Doamne a mai concurat şi D-ra Eugenia Masinov.

Pe echipe, Liga Navală, a obţinut premiul I canotaj, seniori şi juniori, Wolley-ball premiul I seniori şi juniori.

La aceste concursuri au luat parte următoarele echipe: Echipa Ligei Navale Române, Societatea Inter-Sport Bucureşti, Asoc Tinerilor Creştini, şi Amatorii din staţiunea Budachi Cordon, iar premilitarii au concurat numai la proba individuală.

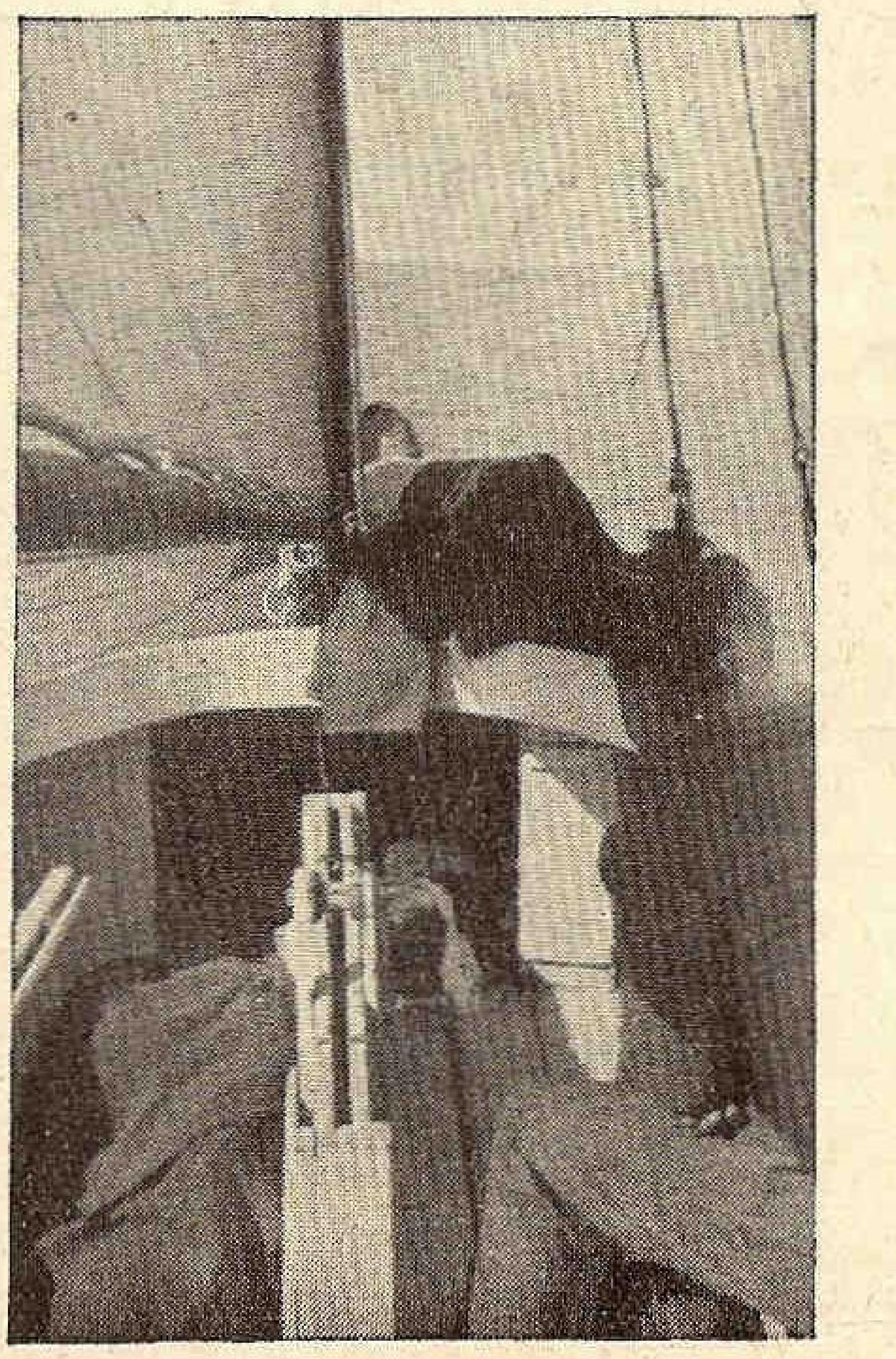
Din 78 premii oferite pentru cinci echipe, echipa L. N. R. a obţinut 43 premii.

In ziua de 1 August cutterul „Meduana" proprietatea D-lui *Leonid Maximov*, condus de proprietar având ca echipagiu pe D-nii Anton Polişciuc şi Maximov Alexandru, a plecat într'o lungă croazieră pe Marea Neagră şi Dunăre, oprindu-se la Bugaz, Serghieşti Băi, Budachi Cordon, Burnaz, Volcioc, Vâlcov, Chilia Veche, Chilia Nouă şi Ismail, înapoindu-se la Cetatea Albă pe ziua de 15 August 1937.

Scopul acestei călătorii organizată de această secţiune este de a se face o cât mai intensă propagandă nautică pe Dunăre în aceste colţuri favorizate din toate punctele de vedere pentru acest sport, care este cu totul redus.

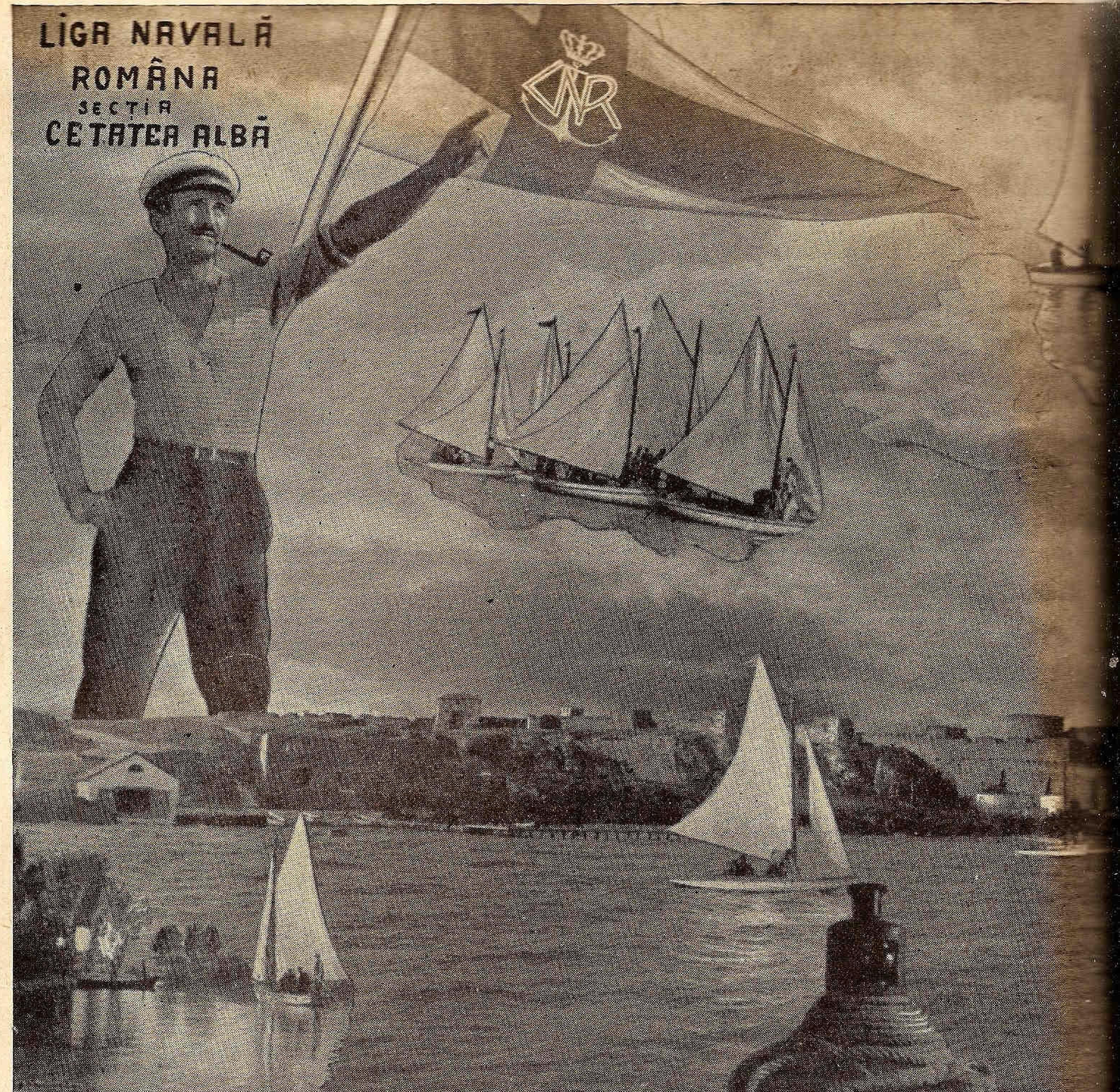
Această croazieră este o performanţă nouă, a acestei secţiuni, întrucât cutterul „Meduana" a străbătut distanţa Cetatea Albă-Vâlcov-Ismail contra curentului apei, ajutată numai de vele, lucru care este foarte greu, deoarece curentul Dunării este de o forţă foarte mare, din care cauză majoritatea amatorilor se fereşte de a face călătorii în aceste condiţiuni fără motor.

Echipagiului i s'au făcut mai în toate porturile primiri foarte călduroase pentru care Liga Navală Română Secţia Cetatea Albă, aduce vii mulţumiri D-lor Preşedinte, Vice-Preşedinte şi Secretarul Secţiei L. N. R. din Ismail, deasemeni D-lui Comandant al Grupului Vaselor Militare şi D-lui Căpitan de Port din Vâlcov.



In zori zilei, pe Dunăre

Anul acesta ziua Marinei ca întotdeauna a fost sărbătorită în cadru solemn în portul dela Liman al Secţiunii noastre, învestmântat cu o mulţime de fanioane şi drapele ce au înflorit frumos por-



tul nostru și i-a dat o notă de fremătătoare bucurie. Cum a decurs serbarea s'a publicat în No. 10 pe anul 1937, al revistei.

In acest an Salvamarul a început în urma nenumăratelor intervenții din partea noastră activitatea în judeţ organizând un prim punct pentru salvare, prevăzut cu o barcă și aparatele necesare la stațiunea balneară Budachi Cordon.

Acest punct a fost deservit de doi marinari angajați de Salvamar; regretăm numai, că, cu toate că această activitate s'a desfășurat în urma insistențelor secției noastre n'a fost pusă în legătură cu noi, cari suntem și în viitor gata la orice sacrificiu pentru desvoltarea stațiunilor de salvare pe malurile noastre.

Sperăm că Salvamarul nu se va opri la această realizare și în anul 1938 va organiza și alte puncte de salvare, din care în primul rând în portul Bugaz unde Marea răpește regulat în fiecare an câteva vieți omenești, — și unde este necesară o stațiune permanentă, deoarece în afară de stațiunea balneară, Bugazul este și singurul port maritim basarabean, adăpostind și numeroase echipe de pescari cari activează întregul an.

Municipiul Cetatea Albă, invitându-ne să facem formele pentru cedarea proprietății unde este instalată Secția noastră,, numai pe timp de 10 ani, Comitetul însușind raportul D-lui Cenzor, avocat Lev Steinberg, a hotărât să se intervină atât prin Centrala noastră cât și direct către Ministerul de Interne și Primăria Cetatea Albă, pentru ca, această donație să fie făcută pe veci, pentru a putea amenaja și construi acolo un local demn pentru Liga Navală Română.

Cu deosebită plăcere constatăm că, eforturile noastre pentru desvoltarea mișcării marinărești au avut răsunet în cercurile sportive, și ca atare, Yacht Club Regal Român, care posedă cel mai frumos parc de yachte în țara noastră, a luat inițiativa pentru anul 1938, de a organiza o caravană compusă din toate ambarcațiunile acestui club, cu concursul F. R. S. N., invitând și secția noastră a lua parte la această caravană care va parcurge distanța Constanța - Bugaz - Cetatea Albă, și retour până la Balcic.

Secția noastră cu mare bucurie a primit această camaraderească invitație hotărând ca velele noastre să însoțească caravana dela Cetatea Albă, până la Constanța la înapoere, iar la Constanța va lua parte la regatele organizate de Y. C. R. R.

Credem că, în vederea desvoltării sportului maritim, este foarte dorită colaborarea între toate societățile cari urmăresc acest nobil scop și de aceia aducem cele mai vii mulțumiri Yacht-Clubului Regal Român, pentru inițiativa luată.

Pășim cu toată încrederea în anul 1938, având speranța că secția noastră în sfârșit va începe construirea localului pe terenul propriu de mult dorit și atât de necesar scopurilor noastre.

Nu putem trece cu vederea că toate eforturile și inițiativele noastre au avut întotdeauna un sprijin neprecupețit și aprobare din partea Centralei L. N. R. pentru care-i aducem și pe această cale toate mulțumirile noastre.

Bugetul anului 1938, este întocmit în sumă de lei 60.000, având ca bază realizările făcute în anul 1937.

Exprimăm cele mai sincere mulțumiri Comitetului, membrilor L. N. R. și tuturor persoanelor cari înțelegând scopurile înalte ce are Liga Navală Română, a dat concurs și posibilitatea ei formând din ea în trei ani de existență o puternică organizație marinărească.

Filiala Cetatea Albă la lucru

Adunarea generală a filialei Sulina

Duminică, 20 Februarie 1938 a avut loc în salonul Cercului Marinei Regale, unde este și sediul Secțiunii Sulina a L. N. R., adunarea regională ordinară anuală a membrilor Secțiunii Sulina L. N. R.

In vederea acestui fapt, încă de la ora 8 dimineața s'a arborat la catargul de la sediul Secțiunii, pavilionul mare al Ligii Navale Române.

Intrarea principală de la sediul Secțiunii a fost frumos ornată cu pavilioane naționale, iar sala, unde a avut loc adunarea membrilor, era împodobită cu pavilioane de ghidon L. N. R., covoare naționale și insigne L. N. R., format 60/70 cm.

Revistele *Le Yacht, l'Italia Marinara, Nautika Hronika, Marea Noastră* și ziarul *Viața Adevărată*, la care Secțiunea noastră este abonată, au fost expuse la vederea publicului asistent.

Nu au lipsit nici obiectele de propagandă aflate spre vânzare la Secretariatul Secțiunii, ca: insigne L. N. R., Albumul navelor românești, Statutele L. N. R., tablouri „Mircea", etc., ce au fost frumos aranjate în sala adunării.

Ședința s'a deschis la ora 17, sub președenția D-lui G-ral Dr. V. Panaitescu, Președintele Secțiunii, fiind prezent întregul Comitet de conducere, un număr mare de membre și membri ai acestei Secțiuni precum și D-nii Ofițeri și Maeștri ai monitorului „Kogălniceanu".

Conform ordinei de zi, anunțată în convocarea din 5 Februarie a. c., afișată în tot orașul;

1) D-l G-ral Dr. V. Panaitescu, Președintele Secțiunii Sulina a L. N. R. a făcut o ducumentată „Dare de seamă" asupra activității desfășurate de Secțiunea Sulina a L. N. R., arătând rezultatele morale și materiale obținute în cursul anului expirat (1937). Indemnând întreaga asistență de a da și în viitor concursul său Ligii Navale Române și mulțumind tuturor pentru colaborare și sprijin, a terminat, făcând urări pentru M. S. Regele Carol al II-lea, Augustul Președinte Activ al Ligii Navale Române, pentru M. Sa Marele Voevod Mihai de Alba Iulia și întreaga Familie Regală Română, precum și pentru Marina Română și Liga Navală Română. Ne cerând nimeni cuvântul, adunarea a aprobat în totul „Darea de seamă" prin repetate aclamațiuni.

D-l Președinte a dat apoi cuvântul D-lui G. B. Popescu, cenzor, care a citit raportul Comisiei de cenzori, iar Dl. Vladislav Biega, cenzor supleant, a dat citire situației financiare a Secțiunii Sulina a L. N. R. pe anul 1937, de unde rezultă: total venituri Lei 78723; total cheltuieli Lei 71950 și un beneficiu de lei 6773.

Dl. Vl. Biega citește de asemenea, situația operațiunilor de cassă, precum și situația financiară generală a acestei Secțiuni, la finele anului 1937.

Ne cerând nimeni cuvântul, adunarea în unanimitatea membrilor ei aprobă raportul cenzorilor și dă descărcarea comitetului de gestiunea sa, prin repetate aclamațiuni.

Trecându-se la punctul 2 din ordinea de zi, Dl. Președinte G-ral Dr. V. Panaitescu, aduce la cunoștința adunării, cooptarea în Comitetul acestei Secțiuni, a D-lui Căpitan din Marină Paraschivescu Virgil, Comandantul Stațiunii Navale Sulina, în locul rămas liber, prin retragerea D-lui Dr. V. V. Stănescu, mutat la Tulcea.

Adunarea a ratificat acestă cooptare în prelungite aclamațiuni.

Mandatul D-lor cenzori supleanți fiind expirat, adunarea alege prin aclamațiuni, ca cenzori pe d-nii G. B. Popescu, Vladislav Biega, Ion Ene și Gheorghe Drescanu.

Dl. Institutor Vasile Dascălu, cerând cuvântul, a arătat însemnătatea subscrierilor pentru noua navă-școală „Mircea" și roagă Comitetul, să-i încredințeze o listă de subscripție pentru a colecta sume de la elevi și cunoscuți.

La sfârșit, D-l. G-ral Dr. V. Panaitescu, Președintele Secțiunii, citește în aclamațiunile entusiaste ale adunării, următoarele telegrame omagiale, adresate M. S. Regelui și Măriei Sale Marelui Voevod Mihai de Alba Iulia.

Majestății Sale Regelui

București

„Secțiunea Sulina a Ligii Navale Române întrunită astăzi 20 „Februarie în adunare regională ordinară roagă cu cel mai adânc „respect pe Majestatea Voastră să primească, încredințarea sentimentelor sale de neclintită credință și nemărginită dragoste, pe „cari le va păstra deapururea Marelui Făuritor al României Noui".

Președintele Secțiunii

N-rul 88 General Doctor V. Panaitescu

Măriei Sale Marelui Voevod Mihai de Alba Iulia

București

„Secțiunea Sulina a Ligii Navale Române întrunită astăzi 20 „Februarie în adunare regională ordinară, gândindu-se cu sinceră „emoțiune și înaltă admirație la eroismul cu carea Măria Voastră „ați înfruntat furia valurilor mării, în zilele de 5 și 6 Ianuarie „ale acestui an, Vă urează din tot sufletul, aceiași tărie sufletească „și în lupta cu valurile vieții spre a servi mereu drept pildă tuturor Românilor".

Președintele Secțiunii

N-rul 89 General Doctor V. Panaitescu

Ordinea de zi fiind terminată, adunarea ia sfârșit la orele 19.30, într'un mare entusiasm pentru M. S. Regele, Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba Iulia, Familia Regală și pentru Țara și Marina Românească.

MEMBRI PREZENȚI

(ss) G-ral Dr V. Panaitescu
(ss) Lt. C-dor (r) A. Păunescu
(ss) Anton Foscolo
(ss) Antoaneta G-ral Dr. V. Panaitescu
(ss) Zetta Lt. C-dor (r) A. Păunescu
(ss) Margareta Foscolo
(ss) Adriana G. Popescu
(ss) Ecaterina Biega
(ss) Popescu G. Angela
(ss) C. Smărăndescu
(ss) N. Delegeanu
(ss) Fl. Pușcașu
(ss) C. Bulete
(ss) C. R. Constantin
(ss) I. Cocea
(ss) A. Forostciukis
(ss) N. Nițescu
(ss) I. Grigoriu
(ss) Gr. Vidovici
(ss) C. Ranețe
(ss) St. Șeitan
(ss) G. Baghină
(ss) M. Vidovici
(ss) G. Cocineanu
(ss) D. Vidovici
(ss) G. Simionescu
(ss) P. Teodorescu
(ss) G. Sirota
(ss) D. Milostin
(ss) I. Ene
(ss) Vl. Biega
(ss) Gh. Drescanu
(ss) Gr. Ivanov
(ss) Al. Ichim

Darea de seamă a activității pe 1937 a filialei Sulina

Doamnelor și Domnilor,

Ne găsim întruniți astăzi aici, în *a opta adunare* regională ordinară a filialei Sulina a Ligii Navale Române.

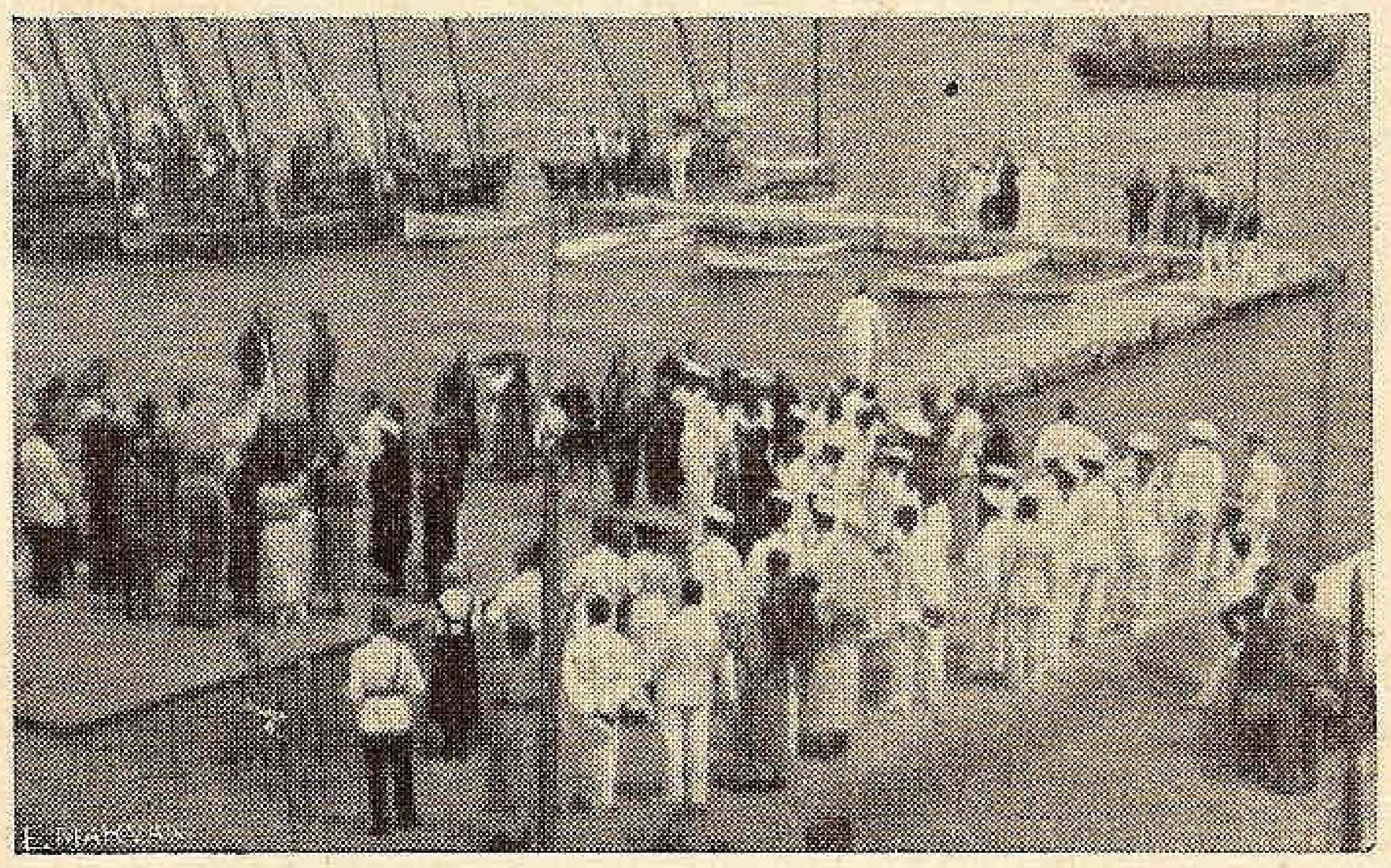
După cum știți, această filială a luat ființă la 1 August 1929 și toate celelalte șapte adunări regionale ordinare anuale precedente s'au ținut tot în această sală, pentru a căreia renovare, ca și a celor două camere alăturate ei, unde ne avem sediul, filiala noastră a cheltuit suma de 51.000 lei, în anul 1931.

Această filială a avut, în cursul anului 1937, 160 membri activi, cari au plătit cotizații variind între 280 lei și 60 lei anual, după cum vi se va arăta amănunțit în raportul domnilor cenzori, ce vi se va citi peste câteva minute.

Față de anul 1936, numărul membrilor acestei filiale a scăzut cu zece în decursul anului 1937, din cauza, pe de o parte, a crizei economico-financiare, ce apasă tot mai greu populația acestui oraș, împedicând pe unii foști membri ai filialei noastre de a-și plăti cotizația; iar, pe de altă parte, din pricina plecării din localitate a unora din vechii membri activi ai acestei filiale și dintre cari numai câțiva au rămas și mai departe membri ai filialei noastre. Nădăjduim însă, că, totuși, vom reuși prin propagandă neostenită, să facem a crește, în cursul anului 1938, numărul membrilor activi ai filialei noastre, prin înscrierea de membri noui, atât din localitate cât și din alte părți ale țării.

*

In decursul anului 1937, comitetul filialei noastre a ținut șaptesprezece (17) ședințe, pentru cercetarea și soluționarea a numeroase chestiuni, privind bunul mers al acestei filiale după cum se constată din procesele-verbale, încheiate după fiecare ședință.


Serbarea de Ziua Apei la Cetatea Albă

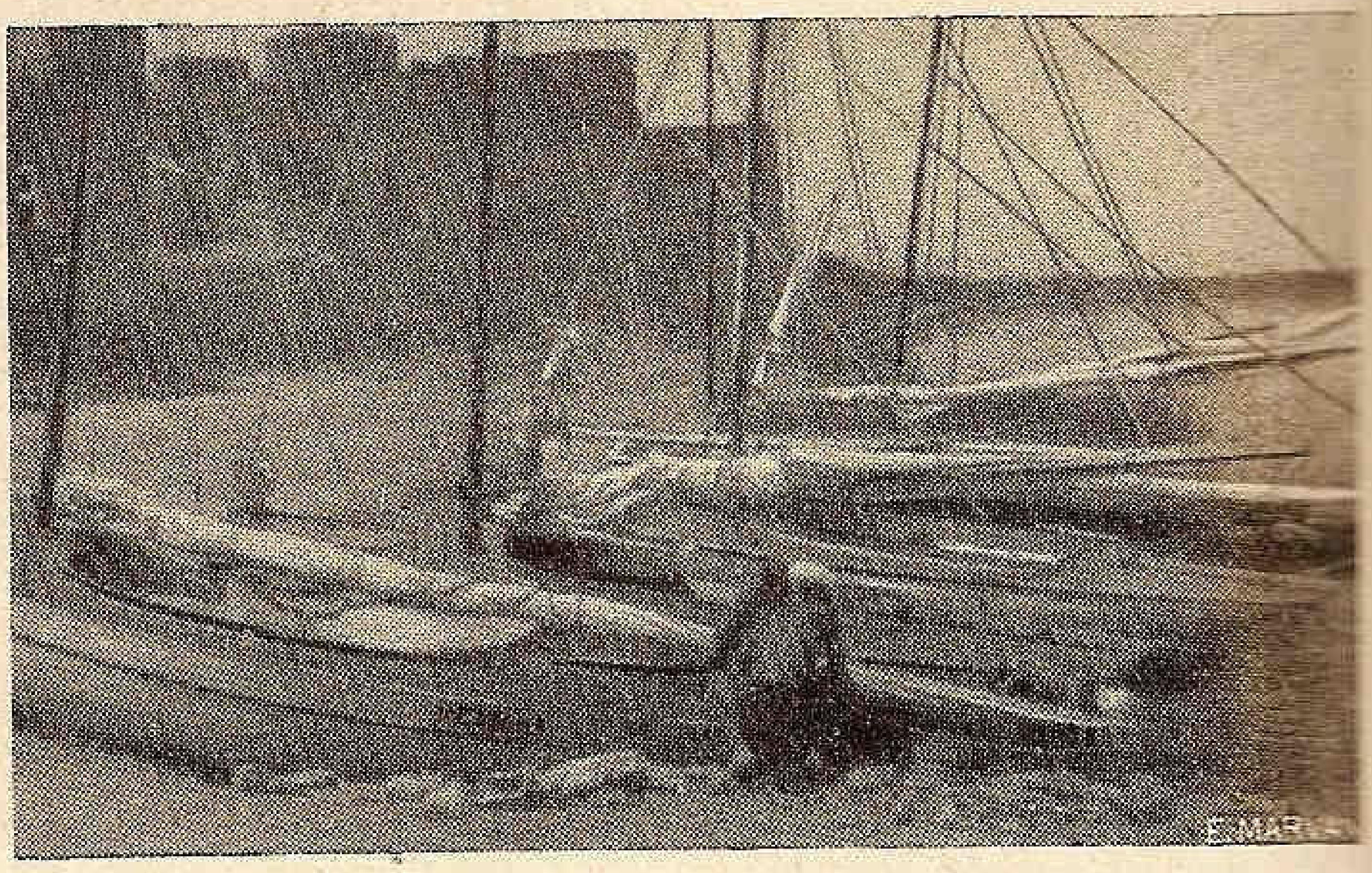
La 13 Februarie, a avut loc, în sala Elenă, balul nostru anual, care a produs un câștig net de 37.042 lei, dovedind, încă odată, interesul și dragostea, de cari se bucură, în localitate, Liga Navală Română.

Numeroase doamne și domnișoare, membre sau nu ale filialei noastre, ne-au dat, ca și în alți ani, un prețios concurs, lucrând diverse obiecte pentru acel bal; iar mulțumirile noastre verbale și scrise, pe cari li le-am adresat atunci, nu ne dispensează de a le repeta și cu acest prilej, fiind mereu convinși că le rămânem încă îndatorați.

Mulțumim, deasemenea și pe această cale, Comunității Elene din Sulina, pentru amabilitatea cu care ne-a pus la dispoziție sala de bal, în mod gratuit, ca și alte dăți, de altfel.

In ziua de 21 Februarie, a avut loc, tot în această sală, în care ne găsim acuma, adunarea regională ordinară a membrilor filialei noastre, pentru anul 1936.

S'au expediat următoarele două telegrame:



Cutterele din Cetatea Albă în repaus

1. Majestății Sale Regelui

București

Filiala Sulina a Ligii Navale Române întrunită astăzi 21 Februarie în adunare regională ordinară și îndreptându-și primul gând către Inaltul Președinte activ al Ligii Navale Române, roagă profund respectuos pe Maj statea Voastră să primească asigurarea sentimentelor sale de profundă credință și nețărmurită dragoste, urându-Vă sănătate deplină și viață cât mai lungă pentru cel mai mare bine al Patriei și propășirea Marinei Românești.

Președintele Filialei
General Doctor Panaitescu

2. Marelui Voevod Mihai

București

Filiala Sulina a Ligii Navale Române întrunită astăzi 21 Februarie în adunare regională ordinară salută cu nețărmurită dragoste și sincer entusiasm înapoierea Măriei Voastre deplin însănătoșit pe pământul Patriei și vă roagă să primiți cele mai bune urări de viață îndelungată și foarte respectuoase omagii.

Președintele filialei
General Doctor Panaitescu

La aceste telegrame s'au primit de noi răspunsurile următoare:

1. De la Mareșalatul Curții Regale

Majestatea Sa Regele mă însărcinează a vă transmite Inalte Mulțumiri pentru sentimentele de credință și devotament exprimate de d-vs. în numele filialei Sulina a Ligii Navale Române cu ocaziunea adunării generale.

Mareșalul Curții Regale
(ss) Urdărianu

2. De la Școala Măriei Sale Marelui Voevod

Din Inalt Ordin,

Am onoarea a vă transmite Inaltele mulțumiri d-voastră și membrilor filialei, pentru bunele urări exprimate Mariei Sale Marelui Voevod de Alba-Iulia.

Directorul Școalei M. S. Marelui Voevod
Comandor (ss) P. Fundățeanu

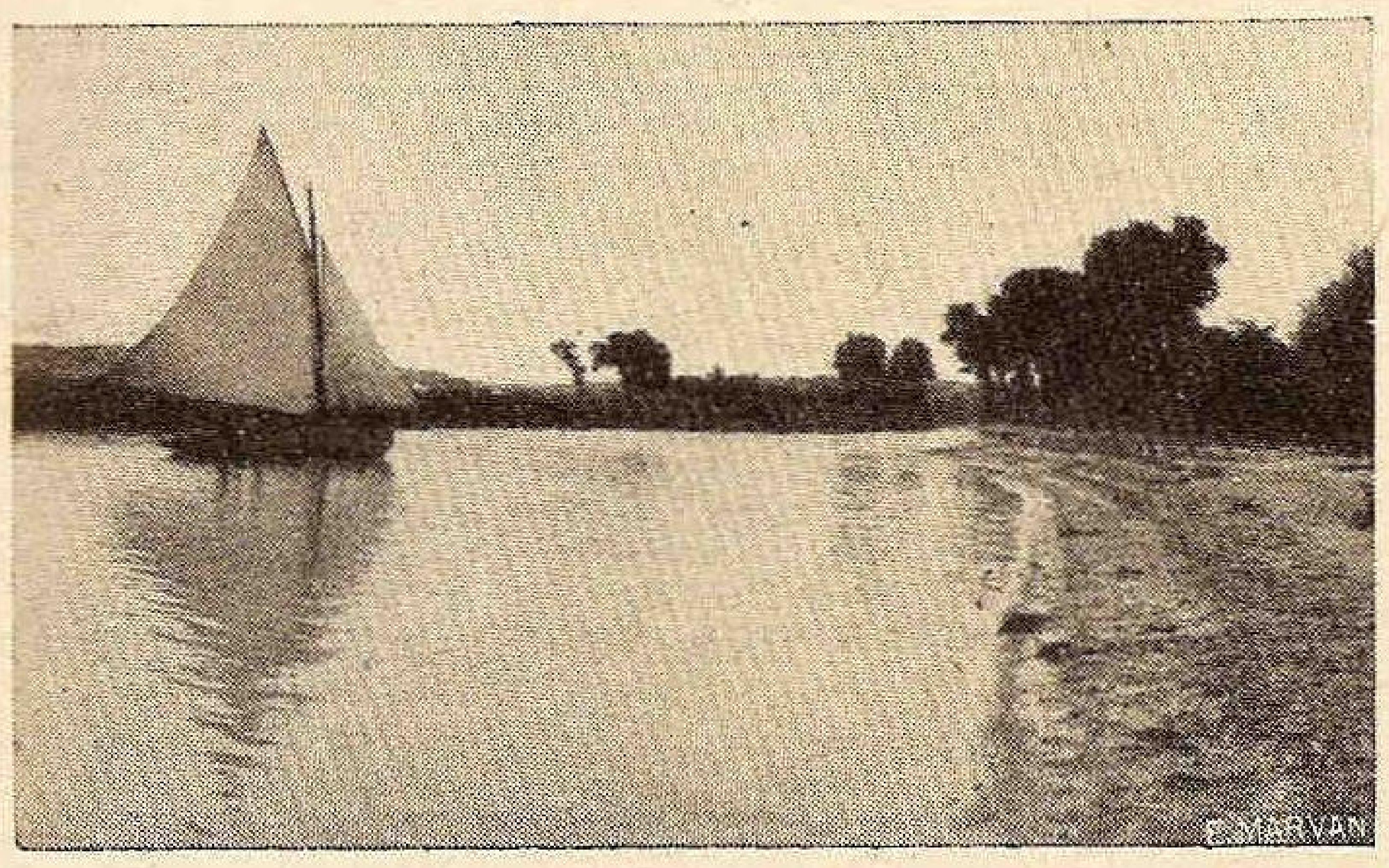
Indată după acea adunare regională ordinară, s'au înaintat Centralei L. N. R, conform Statutelor, toate documentele.

Centrala L. N. R. ne-a confirmat primirea prin adresa sa n-rul 422/937, pe care o începe astfel:

„Ne facem o plăcută datorie, aducându-vă cele mai călduroase „mulțumiri și felicitări, a'ât d-vs. personal, cât și întregului co- „mitet local, cu care colaborați la intensificarea propagandei ma- „rinărești, ce stă la baza Ligii Navale Române, ca și pentru spiritul „gospodăresc, cu care este condusă filiala Sulina“.

Tot în cursul lunii Februarie 1937, comitetul filialei noastre a reluat în cercetare chestiunea înzestrării acestei filiale cu noui îmbarcațiuni.

In acest scop, colegul de comitet, d. Lt.-C-dor (r) *A. Păunescu*, a fost rugat, ca, împreună cu d. S.-Lt. de Marină *Eugen Apostol Dobriceanu* și d. pilot *Gheorghe Drescanu*, să studieze chestiunea și să prezinte comitetului nostru propuneri concrete, eventual și oferte, cu prețuri și condițiuni de construcție. D. Lt.-C-dor (r) A. Păunescu a acceptat cu multă bunăvoință această rugăminte și a propus imediat formula construcțiilor „yole olimpice“ și „cutere Star“, ceeace comitetu filialei noastre a aprobat, în principiu, dispunând ca să se ceară oferte din țară și străinătate.



Cutterul filialei Cetatea Albă la o cotitură

Liga Navală Română, în marea și permanenta ei dorință, de a ajuta cât mai mult marina românească, a lansat, după cum știți, la finele anului 1936, un „Apel pentru neîntârziata construire a unei noui nave-școală „Mircea“.

Filiala noastră a primit 40 de atari apeluri, însoțite de 20 de liste de subscripție și 150 tablouri, reprezentând vechiul bric „Mircea“. Aceste tablouri s'au vândut, în scop de propagandă, cu 20 lei bucata, iar apelurile au fost afișate la sediul nostru, precum și prin diverse instituții și magazine din localitate. Pe listele de subscripție s'a adunat, până la finele anului 1937, suma de 19871 lei, care s'a înaintat centralei L. N. R.

Numele subscriitorilor s'a publicat în ziare și în revista „Marea Noastră“.

Unele din aceste liste de subscripție au fost încredințate, împreună cu apelurile respective, directorilor și directoarelor școlilor din localitate, având in vedere latura morală a acestei contribuțiuni publice, menită a deștepta în sufletele copiilor, sentimentul dragostei de țară și dorința de a ajuta, cu cât de puțin la propășirea marinei naționale.

Cu prilejul distribuirii listelor de subscripție la diverse persoane din localitate, comitetul nostru a fost viu impresionat de fapta unui om de serviciu dela comisariatul maritim Sulina, d. *Petru Teodorescu*, căruia d. Lt.-C-dor (r) A. Păunescu, secretarul filialei noastre și comisar maritim, i-a încredințat, în ziua de 19 Martie 1937 la amiază, lista n-rul 767, iar, în aceeași zi la orele 16, lista a fost înapoiată, complect subscrisă, împreună cu suma de lei 940, colectată.

Față de frumusețea morală a acestui gest, comitetul filialei noastre a adus mișcate mulțumiri și felicitări d-lui P. Teodorescu și a dispus a se menționa faptul în procesul-verbal al ședinței dela 24 Martie 1937 a comitetului nostru.

Am adus această faptă și la cunoștința dvs., spre cinstirea cui a făcut-o și spre a servi de îndemn cât mai multora, având în vedere că subscripția pentru noua navă-școală „Mircea“ continuă.

In aceeași ședință, colegul nostru de comitet, d. casier-contabil *Anton Foscolo*, ne-a comunicat, că încasarea cotizațiilor membrilor filialei noastre merge foarte mulțumitor, datorită, în bună parte și d-lui *Șeitan Stelian*, funcționar la comisariatul maritim local, pus la dispozițiunea noastră, cu modesta remiză de 5% din cuantumul încasărilor.

Imi îndeplinesc o plăcută datorie din a aduce mulțumiri și în această adunare, după cum am făcut-o la timp în ședința comitetului nostru, împreună cu d. Anton Foscolo, atât d-lui Șeitan Stelian cât și șefului său.

Chestiunea ajutorului de cassier al filialei noastre fiind, în fine, atât de mulțumitor aranjată, comitetul nostru a pășit la numirea și a unui ajutor de secretar, în locul d-luir Seve Tănăsescu, demisionat.

Cercetând ofertele de serviciu primite, comitetul a numit, în unanimitate, pe d. *Ichim Alexandru*, absolvent a patru clase gimnaziale, remunerat cu una mie lei lunar.

*

O altă faptă românească și marinărească, patronată de Secțiunea noastră, a fost parastasul oficiat la Catedrala din localitate, în ziua de 3 Aprilie 1937, pentru împlinirea a 20 de ani dela naufragiul, în rada portului Sulina, a torpilorului român „ZMEUL“, când și-au găsit moartea mai mulți ofiteri de marină francezi și oameni de echipagiu români și francezi.

Parastasul a fost organizat prin îngrijirea D-lui Secretar al Secțiunii noastre, ajutat de Comandantul Stațiunii Navale Sulina, D-l Lt. *Limbide Ovidiu* și de D-nii *I. Gonta* și *Gh. Drescanu*, membri ai acestei Secțiuni și piloți la C. E. D., toată cheltuiala fiind suportată de către Secțiunea Sulina a L. N. R.

La ceremonie au participat foarte mulți membri ai Secțiunii noastre, trupe de Marină și de Grăniceri din localitate, precum și o numeroasă și variată asistență, care a lăcrămat la auzul tragicei întâmplări, povestită în Biserică, într'o emoționantă cuvântare, de către unul dintre salvații de acum 20 de ani, D-l Iacob Gonta, inițiatorul acestei pomeniri.

Importanța istorică a faptului a fost apoi subliniată, pe bază de documente, și de către D-l G. B. Popescu, Primarul din Aprilie 1917, ca și din Aprilie 1937, al orașului Sulina, precum și Cenzor în funcție al Secțiunii noastre.

Intr'o ședință din luna Mai, a Comitetului Secțiunii noastre, Președintele a pus în evidență condițiunile artistice, redacționale și materiale *excepționale*, în cari a fost dat la lumină numărul festiv al revistei „Marea Noastră“ (pe Februarie—Martie 1937), exprimând felicitări Centralei L. N. R., pentru această admirabilă realizare. In continuare, D-sa a constatat însă, că ni s'a dat destulă extindere părții referitoare la activitatea Ligii Navale Române și a Secțiunilor ei; căci acestor activități nu s'au consacrat decât patru pagini din totalul de 150 pagini a numărului festiv.

FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCURESTI
Secția Navală Construește:
vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă și croasieră până la 30 tone, yolle, șalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri și bărci universale. -
Secția Radio Construește:
aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4 +2 lp.
Melody - 2 +1 lp
Super-Melody - 5 lp bat
Fabrica: str. Popa Lazăr № 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica №1 Telef. 4.80 28.

Comitetul s'a asociat în totul la spusele Preşedintelui, care a propus şi Comitetul a aprobat a se interveni la Centrala L. N. R., ca, la imprimarea unui nou număr festiv, să se publice dări de seamă, cât mai complecte şi însoţite de fotografii, asupra activităţii Centralei şi a Secţiunilor L. N. R., dela înfiinţarea lor şi până la zi.

In aceeaşi şedinţă a Comitetului Secţiunii noastre, D-l Lt. C-dor (r) A. Păunescu a referat asupra rezultatelor intervenţiunilor făcute la diverse fabrici şi ateliere de construcţii navale, din Ţară şi străinătate,

Relaţiunile date au interesat foarte mult Comitetul, care a decis a se lua informaţiuni şi dela Yacht Club Regal Român ca şi dela Secţiunea Cetatea Albă a L. N. R., având în vedere, că acele instituţiuni posedă îmbarcaţiuni de tipul „yolă olimpică" şi „cuter Star", care ne interesează pe noi.

Totodată Comitetul a hotărît, ca să intervină la Divizia de Mare cu rugămintea, de a detaşa la Staţiunea Navală Sulina câţiva marinari, specialişti la întreţinerea velierelor, spre a fi puşi de numita staţiune la dispoziţia Secţiunii noastre.

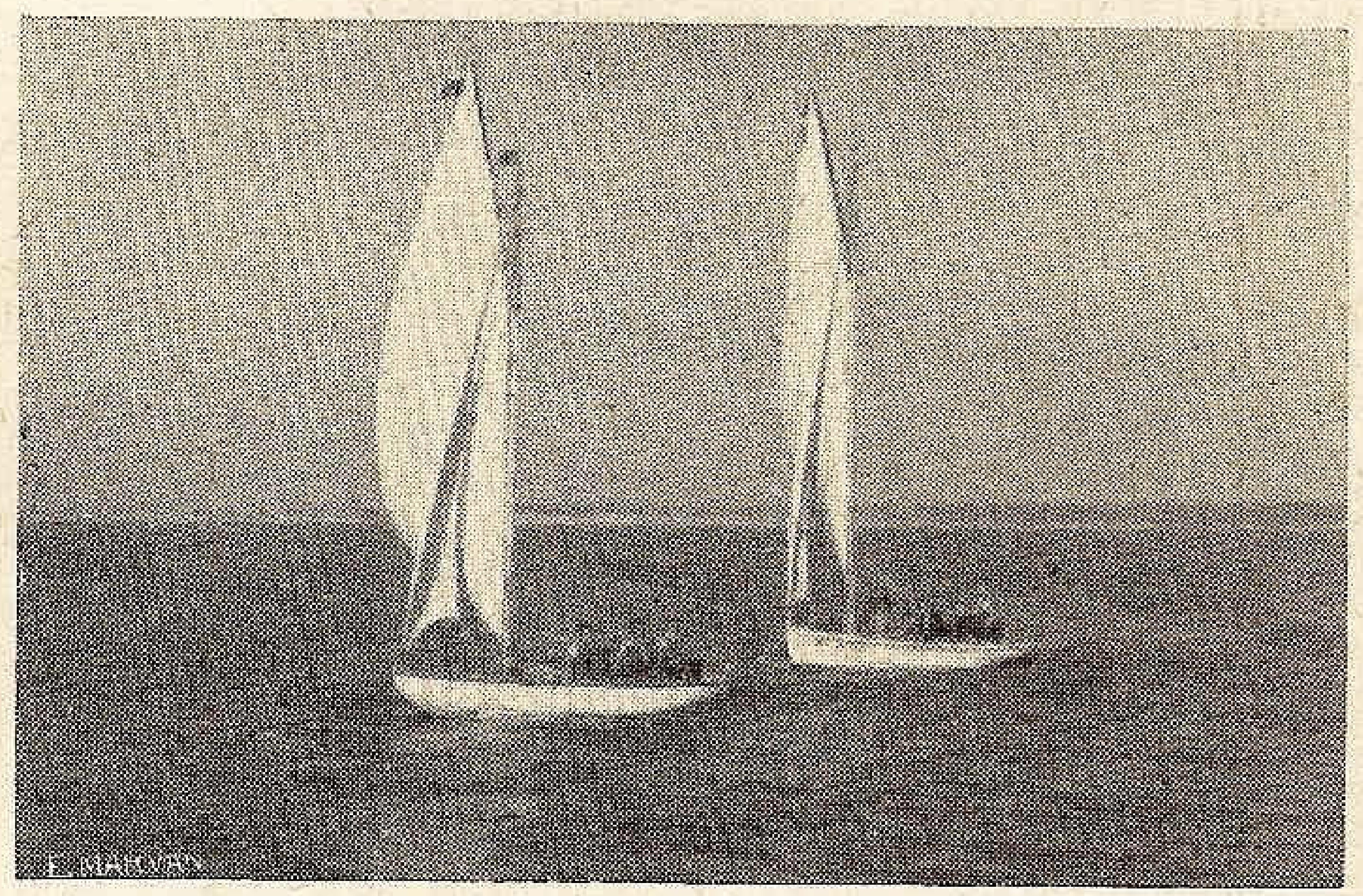
In legătură cu aceste chestiuni D-l S.-Lt. Eugen Apostol Dobriceanu, dela Staţiunnea Navală Sulina, a referat, că s'au reparat cele patru lotci ale Secţiunii noastre, prin îngrijirea sa, conform intervenţiunii, ce-i făcuse Comitetul nostru care îi mulţumeşte călduros.

In acelaş timp, Comitetul a decis, ca şi anul acesta, să se armeze una din aceste lotci, cu echipaj dela Staţiunea Navală Sulina, prin bunăvoinţa Comandantului respectiv, spre a sta de pază la plaja mării, gata de a interveni, când ar fi pericol de înnecare a vreuneia din persoanele ce fac băi.

Intr'o şedinţă din Iunie a Comitetului nostru, s'au alcătui *„Instrucţiuni relative la întrebuinţarea celor patru lotci ale Secţiunii Sulina a L. N. R."*, pentru sporturi pe Dunăre şi pe Mare, practicate de membri ai L. N. R. ca şi de alte persoane, în schimbul unor mici taxe, cari au menirea de a servi la reparaţiunea numitelor îmbarcaţiuni.

Aceste „instrucţiuni" s'au afişat la timp în vitrina dela sediul Secţiunii noastre.

*



Inapoerea cutterelor din Cetatea Albă

Ca şi anii trecuţi. *„Ziua Apelor"* a fost sărbătorită la Sulina Duminică, 27 Iunie 1937, cu un deosebit fast şi cu multă însufleţire, prin îngrijirea Comitetului Secţiunii noastre, cu preţiosul concurs al autorităţilor civile şi militare, al şcolilor, al premilitarilor, etc.

Cu acest prilej, au fost botezate creştineşte cele patru lotci, ale acestei Secţiuni, dându-li-se următoarele nume de Domniţe din trecutul Ţării noastre :

„ANCA", „BĂLAŞA", „CATINCA" şi „DESPINA".

In revista „Marea Noastră" N-rul 7—8 din 1937, s'a publicat, o dare de seamă amănunţită asupra acelei serbări marinăreşti.

„ZIUA MARINEI" a fost, de asemenea, frumos sărbătorită la Sulina, tot din iniţiativa şi cu osteneala Comitetului acestei Secţiuni, ajutat de autorităţile, şcolile, etc. din localitate. In numărul pe Septembrie al revistei „Marea Noastră" se poate citi o interesantă şi amănunţită dare de seamă asupra acelei reuşite serbări.

*

La începutul toamnei, într'o şedinţă de Comitet din Septembrie, s'a luat iarăşi în cercetare chestiunea construirii unei îmbarcaţiuni cu vele pentru Secţiunea noastră.

D-l Lt.-C-dor (r) A. Păunescu, rezumând deliberările anterioare referitoare la această chestiune, menţionate în Procesele Verbale ale şedinţelor Comitetului nostru şi din cari deliberări reiese, că ofertele prezintate de diverse fabrici din Ţară şi străinătate sunt prea scumpe, variind între 48.000 lei şi 52.000 lei pentru o yolă olimpică, a propus şi Comitetul a aprobat, ca lucrarea să fie încredinţată D-lui Milostin Dionisie din Sulina, care a lucrat în cele mai bune condiţiuni, un cuter pentru D-l S.-Lt. de Marină Eugen Apostol Dobriceanu şi care are o lungă practică în fabrica de construcţii navale „Neptun" dela Constanţa, unde a lucrat pe lângă un maistru specialist german dela Bremen. D-l Lt.-C-dor (r) A. Păunescu recomandă insistent ca să se accepte şi de Secţiunea noastră formulele unanim adoptate de toate cluburile nautice din Ţară şi din străinătate şi admise în competiţiunile naţionale şi internaţionale, adică: „yola olimpică" şi „cuterul Star".

D-sa a prezintat Comitetului oferta D-lui Dionisie Milostin însoţită de un deviz şi de planuri pentru construirea unei yole olimpice de dimensiunile următoare: lungimea 5 m.; lăţimea 1,66 m.: înălţimea 0,56 m.; derivorul 0,91 m × 0,46 m., şi suprafaţa velei de 10 m. p. Materialele sunt de prima calitate.

Preţul (materiale şi mâna de lucru) 25.494.—lei, iar termenul de predare la primăvară.

Comitetul Secţiunii noastre a aprobat în unanimitate oferta D-lui D. Milostin. încheind cuvenitul contract şi delegând pe D-nii: Vice-Preşedinte, Dr. V. V. Stănescu, Lt.-C-dor (r) A. Păunescu, Locot. Eugen Apostol şi pilot Gh. Drescanu, ca să supravegheze şi să ţină în curent Comitetul cu mersul construcţiei.

Totodată, s'a intervenit la Centrala L. N. R., ca să aprobe a se face plata lucrării dela art. 7 al bugetului acestei Secţiunii complectat cu o parte din excedentul exerciţiului financiar în curs, ceiace s'a aprobat, iar constructorul s'a apucat de lucru.

Pentru anul 1938, s'a prevăzut de noi, în proiectul de buget respectiv, suma necesară construirii de noui îmbarcaţiuni pentru sporturi pe apă şi nu ne îndoim, că, în felul acesta, atari realizări se vor înmulţi dela an la an, înfăptuindu-se astfel unui din principalele scopuri ale Ligii Navale Române.

Cele patru lotci ale Secţiunii noastre au fost depozitate pentru timp de iarnă, în una din magaziile Serviciului Sanitar al Gurilor Dunării, ca şi în trecut, iar la primăvară li se vor face micile reparaţiuni, de cari au nevoie, conform recomandaţiunilor D-lui Pilot Gh. Drescanu, cenzor supleant al Secţiunii noastre.

*

Ca şi în dările de seamă pe anii anteriori, vă rog a-mi îngădui, să spun câteva cuvinte şi despre modesta bibliotecă a Secţiunii noastre.

In cursul anului 1937, au fost dăruite acestei biblioteci următoarele cărţi:

„Duiliu Zamfirescu şi Titu Maiorescu în scrisori"; *„Din corespondenţa familiei Brătianu"* Vol. I; *„Manual de navigaţie"* de Locot Dan Zaharia; *„Nouveau Manuel du Caboteur"* de G. Lavieuville; *„Navigation Cotiere"* de Pierre Fugairon; *„Traite de Navigation"* Vol I şi II de Massenet şi Hardant şi *„Navigazione Stimata e Costiera"* de Imperato Fortunato.

Primele două au fost dăruite de D-l Vladislav Biega, cenzor supleant al Secţiunii noastre, iar celelalte de D-l M. Mihailov, membru activ al acestei Secţiuni.

In felul acesta, biblioteca Secţiunii noastre conţinea, la finele anului 1937, 124 volume, dintre care 91 româneşti, iar restul franceze şi italiene.

Afară de aceasta, suntem abonaţi la revistele: *„Le Yacht"*, *„L'Italia Marinara"*, *„Nautika Hronika"*, *„Marea Noastră"* precum şi la ziarul *„Viaţa Adevărată"*.

Cărţile şi periodicele, din biblioteca Secţiunii noastre, se citesc la sediul acestei Secţiuni, după cum ştiţi, în fiecare zi de lucru între orele 18 şi 20; dar se împrumută şi la domiciliul membrilor Secţiunii, pentru maximum 5 zile şi numai câte un singur volum deodată.

In cursul anului expirat, s'au citit cărţi şi reviste de către un număr de 22 membri, dintre cari 17 au citit cărţi româneşte iar restul au citit cărţi şi reviste străine.

Comitetul Secţiunii noastre a decis, ca să se complecteze numerele, ce lipsesc din colecţiile revistelor noastre şi apoi acestea să fie legate pe ani, de îndată ce mijloacele băneşti ne vor permite.

Centrala L. N. R. ne-a trimis, în Noembrie 1937, una sută calendare ale Ligii Navale Române pe anul 1938, spre a fi vândute, pe preţul de 30 lei exemplarul, în scop de propagandă. Cererile locale au fost atât de mari, încât ne-am văzut nevoiţi a interveni la Centrală, ca să ne mai trimiiă încă 50 exemplare, pe cari le-am şi primit, în Decembrie 1937 şi au fost vândute şi acestea foarte curând.

Aceasta constitue o nouă dovadă despre rezultatele activităţii

Secţiunii noastre, cu privire la propaganda făcută pentru Liga Navală Română.

*

Ajunşi la finele acestei dări de seamă, poate prea lungă, dar nădăjduesc, nu lipsită de oarecare interes, am durerea a înregistra plecarea din Comitetul acestei Secţiuni şi din Comisia cenzorilor, a bunilor noştri prieteni şi colaboratori, D-l Dr. V. V. Stănescu, mutat la Tulcea şi a Cucernicului Preot Simion Vârgolici, mutat la Galaţi.

Si unul şi altul au colaborat, alături de noi, nu numai cu pricepere, dragoste şi devotament pentru propăşirea modestei noastre Secţiuni, dar şi cu sinceră şi neclintită prietenie personală faţă de noi.

Pentru aceste motive, despărţirea de ei ne-a fost destul de grea, iar manifestările cordiale prilejuite de plecarea lor ne-au înduioşat adânc, pe ei ca şi pe noi; cu atât mai mult, cu cât, spre a ne da un nou semn de dragoste, ce continuă a păstra acestei Secţiuni au rămas şi mai departe membri activi ai acestei Secţiuni, atât ei cât şi D-na Dr. Virginia Stănescu.

In locului D-lui Dr. Vasile Stănescu, a fost cooptat, ca membru în Comitetul nostru, D-l Căpitan Paraschivescu Virgil, Comandantul Staţiunii Navale Sulina şi rog adunarea, să binevoiască a ratifica această cooptare şi a aproba ca, şi în viitor, Comandanţii succesivi ai Staţiunii Navale Sulina să fie cooptaţi în Comitet, până la data celei mai apropiate adunări generale a Secţiunii noastre, după cum s'a procedat şi în trecut.

In locul Părintelui *Simion Vârgolici* urmează, ca să alegeţi astăzi un nou cenzor supleant, odată cu alegerea a doi cenzori titulari şi a unui al doilea cenzor supleant, toţi pe termen de un an, conform Statutelor, cunoscând că persoanele, cari îndeplinesc în prezent aceste funcţiuni, pot fi alese din nou.

* * *

Terminând această dare de seamă, adresez cele mai vii mulţumiri tuturor membrilor Comitetului Secţiunii noastre, şi în special D-lui Secretar şi D-lui Cassier-Contabil, pentru nepreçupeţitul concurs, pe care mi l'au dat tot timpul, prin grija permanentă şi munca pricepută şi fără preget, pentru propăşirea acestei Secţiuni.

Sunt sigur, că vor face tot astfel şi în viitor.

Domnilor cenzori şi cenzori supleanţi le mulţumesc foarte călduros, pentru colaborarea de tot momentul, atât prin controlul prevăzut de Statute, cât şi prin concursul D-lor atât de preţios, în diversele acţiuni ale Secţiunii noastre.

OSIN
Benzina
OSIN
DE VÂNZARE IN TOATĂ ŢARA
DISTRIBUŢIA

Domniilor-voastre tuturora vă mulţumesc recunoscător pentru valorosul sprijin, ce ne-aţi acordat şi în cursul anului 1937 şi vă rog stăruitor, să vă faceţi propagandişti neosteniţi pentru propăşirea Ligii Navale Române, *recrutând cât mai mulţi membri noui pentru Secţiunea noastră şi cât mai numeroşi subscriitori pentru noua navă-şcoală „Mircea"*.

Impreună cu Dvs. toţi, fac cele mai respectuoase şi din inimă urări pentru M. S. Regele, Augustul Preşedinte Activ al Ligii Navale Române şi pentru Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia şi pentru întreaga Familie Regală.

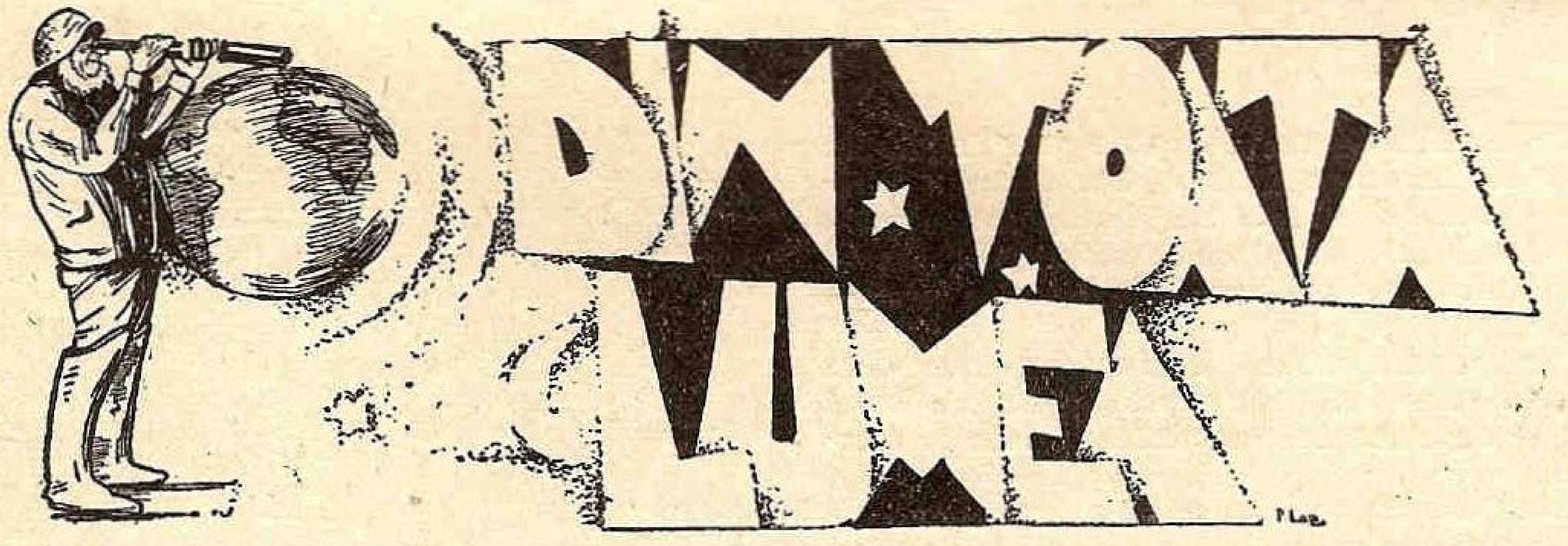
Fac, deasemenea, foarte călduroase urări de prosperitate Marinei Române şi Ligii Navale Române.

Preşedintele Secţiunii Sulina
a Ligii Navale Române
G-ral (r) Dr. V. PANAITESCU

SULZER FRERES
S. A.
BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel
Pompe centrifugale
Ventilatoare
Instalaţiuni frigorifice
Fabrică de ghiaţă
Turbine cu aburi
Cazane cu aburi

Incălziri centrale
Incălziri prin radiaţiune
Condiţionarea aerului
Uscătorii
Recuperaţiuni de căldură
Instalaţiuni sanitare
Abatoare complete



34.000 km. cu submarinul sub Atlantic

Două submarine franceze, — *Beveziers* şi *Agosta* de 1500 tone s'au înapoiat luna trecută la Brest, pe care-l părăsise la 15 Septembrie anul trecut, după ce au străbătut 17.500 mile marine, vizitând Brazilia, Argentina şi Antilele, cu cereale la Cassa Blanca, Porto Praia, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, Bahia, Trinidad, Martinica, Grenada, Guyana, Curaçao, Las Piedas, Azore.

Nu au avut nici un accident, nu s'au despărţit niciodată; au întâmpinat şi vreme rea, — stârnind astfel admiraţia şi uimirea chiar marinelor engleze şi americane, în cari submarinele nu pleacă în călătorii mai lungi fără un „depoship" care să le însoţească. Pe copertă cele două submarine navigând pe hulă.

Această călătorie a dovedit nu numai că submarinele ţin bine marea, dar mai ales calitatea personalului, trecut prin şcoli speciale, iar echipele fiind alese „pe sprânceană".

Nu poate fi „submarinist" cine vrea. Se cer anumite cunoştinţe speciale. Valoarea navei o dă personalul, — calităţi fizice, antrenare spre a putea trăi în „clopot", altmintreli e fer vechi, ori cât de nouă ar fi construcţia.

(după RAYMOND LESTONAT, din „l'Illustration", de unde s'a luat şi coperta).

CONSTRUCŢIA MAŞINILOR MARINE IN TOATĂ LUMEA

Puterea efectivă totală a maşinilor marine din toată lumea este de 3.028.617 c. v. din care 463.585 c. v. pentru maşinile alternative cu vapori, 668.495 c. v. pentru turbine şi *1.896.537 c. v.* pentru motoarele cu combustiune internă. Motoarele Diesel, deci deţin 63% din puterea maşinilor marine.

Clasamentul general pe state este următorul:

Anglia	1.084.756 c.v.
Germania . . .	404.649 c.v.
Japonia	326.665 c.v.
Olanda	238.308 c.v.
Suedia	180.360 c.v.
Danemarca . .	170.350 c.v.
Italia	153.270 c.v.
Statele Unite . .	146.682 c.v.

PROGRESE IN CONSTRUCŢIA APARATULUI MOTOR DE MARE PUTERE

Pentru a demonstra progresul în construirea aparatelor motoare de mare putere în ultimii ani, „Journal de la Marine Marchande" face o comparaţie între două distrugătoare franceze, *Tigre* şi *Hardi*.

Tigre face parte din tranşa 1923—25 şi are tonajul Washington (2126 tone) lungime 126 m. şi 11.40 m. lărgime. Aparatul motor are 55.000 c. v. cari au putut da viteza maximă 35,5 noduri. Armamentul e compus din 5 tunuri de 130 mm. 8 mitraliere şi 6 tuburi lans torpile.

Hardi, face parte din tranşa 1932 şi are lungimea 110 m., 11 m. lărgime şi 1772 tone deplasament (deci mai puţin cu 350 tone ca tipul Tigre). La bordul acestui tip distrugător a fost montat un aparat motor care dă 58.000 c. v. şi care va da 37 noduri cel puţin. Armamentul e mai numeros (6 tunuri de 130 mm. şi 6 tuburi lans torpile)

DISPUNEREA ARTILERIEI LA BORDUL NAVELOR DE LINIE

Sub acest titlu, D-l Henry Bernay a publicat în *„Le Yacht"*, un articol în care compară părerile a doi specialişti, inginerul italiat *de Feo* şi amiralul german *Prentzen*, cari la rândul lor au publicat câte un articol cu acelaş subiect, primul în *„Revista Maritima"* iar al doilea în *„Marine Rundschau"*.

Incă din 1905, D-l de Feo este partizanul instalării întregii artilerii în axul navelor, având astfel o concentrare de foc la travers cu toate că astfel apar sectoare moarte către provă şi pupă.

Astfel precizează că artileria principală a unui chiurasat trebue să fie construită din două turele quadruple aşezate la centrul navei, având sectoare moarte de 40° (câte 20° în fiecare bord către pupă provă), iar artileria secundară să fie dispusă în 3 turele quatruple, aşezată în axul navei, două la provă şi una la pupă.

Dl. de Feo susţine cu căldură turela quadruplă pentrucă aduce o economie la greutate, şi oferă inamicului o ţintă mai mică cu toate tunurile grupate, de cât dacă ar fi mai răspândite şi pentrucă uşurează conducerea tragerii. Aceste avantaje sunt combătute de amiralul german care susţine că turela dublă sau cel mult triplă, oferă mai multe avantaje, dacă ţinem seamă de riscurile unor avarii în timpul luptei, sau chiar rezultatul loviturilor care nu cad chiar pe turelă, ci în apropiere.

Soluţia D-lui de Feo aduce artileriei principale, un unghi de bătae mai mare şi o economie de greutate care poate fi întrebuinţată pentru întărirea protecţiei (chiurasei). Insă cu acest fel de a aşeza artileria nava nu poate trage nici spre provă şi nici spre pupă, dacă un inamic s'ar afla în acele direcţii, deaceia pentru a putea trage atunci cu artileria principală va trebui să incline drumul cu 20° cel puţin.

Amiralul german combate mai ales turela quadruplă propusă pentru artileria secundară, pentrucă aceasta va pierde din mobilitatea ei când va avea de tras asupra avioanelor sau asupra torpiloarelor.

Se pare că ideile amiralului *Prentzel* sunt la fel cu ale Amiralităţii germane, deoarece noile chiurasate de 26.000, *Scharnhorst* şi *Gneisenau* au la bord artileria principală, grupată în 3 turele triple de 280 mm. în axul navei, (una la provă şi două la pupă suprapuse); artileria secundară e formată din 4 turele triple de 150 m. m. (câte două în fiecare bord la centrul navei).

Părerile D-lui inginer de Feo, nu au corespuns cu ale Amiralităţii italiene, care la chiurasatele *Littorio* şi *Vitorio=Veneto* de 35.000 tone, vor avea artileria principală de 381 m.m. aşezată tot în axul navei în turele triple, ca şi la cele două noui chiurasate germane.

CÂT COSTĂ SALVAREA UNEI NAVE

Această problemă se soluţionează dela caz la caz. Pentru documentare în această direcţie, relatăm cazul vaporului *Louisiane* de 6930 tone deplasament, aparţinând *Companiei Generale Transatlantice* din Franţa.

Acest vapor, anul trecut, prin Martie, plecase din Hâvre cu 5200 tone mărfuri pentru porturile din golful Mexic.

Pe drum, la 90 mile de Brest şi 400 mile de insulele Azore, elicea s'a desprins de pe ax şi s'a dus în fundul Oceanului lăsând astfel vaporul în voia valurilor.

Prin radio, a fost anunţat armatorul care a trimis în ajutor 3 remorchere *Abeille* dela Hâvre.

Până să ajungă primul remorcher, nava *Louisiane* a suferit greu fiind prinsă între valuri si dând benzi de 43^{0}.

Primul remorcher, *Abeille 22,* plecat la 11 Martie din Hâvre a întâlnit o mare furtună cu vânt de NW —SW forţa 6 — 10 şi abia după 5 zile a ajuns în preajma vaporului avariat şi a reuşit cu mari sforţări să-l ia la remorcă, a fost nevoit să se oprească la *Cherbourg* pentru a face câteva reparaţii la maşină.

Prima remorcă dată de *Abeille 22, Louissiane-i,* s'a rupt după 11 ore de marş. Până a doua zi la orele 14 a fost imposibil să mai poată fi dată altă remorcă. Valurile încurcau toate manevrele remorcherului.

Drumul spre port a continuat apoi în condiţiuni normale. Peste 4 zile (20 Martie) a ieşit în întâmpinare şi *Abeille 8* care se oprise la Cherbourg. Astfel cu remorca dublată *Louisiane* este adusă şi ancorată în rada *Brest-ului* la 22 Martie. La această ultimă operaţie a luat parte şi al treilea remorcher, *Abeille* 24. Indemnizaţia de asistenţă, cuvenită companiei de salvare a „*Albinelor*“ (abeille) a fost fixată prin arbitraj.

S'a ţinut socoteală că salvarea a fost efectuată admirabil, s'a ţinut seamă de meritele celor ce au asistat pe *Louisiane,* de pericolul prin care au trecut trecut *Louisiane* şi cele două remorchere, de timpul întrebuinţat (12 zile) şi că Compania remorcherelor a avut cheltueli de 238.497,35 fr., iar valoarea vaporului era de 8.412.500 fr.; deaceia îndemnizaţia plătită companiei remorcherelor a fost de *870.000 fr.*

Se pare că soluţia găsită de arbitraj a mulţumit şi pe plătitori şi pe plătiţi.

NOUI MOTOARE DIESEL PENTRU SUBMARINE

Casa *Vickers-Armstrong Ldt.* dela *Barrow-in-Furness* a pus la punct un nou motor de putere mijlocie studiat special pentru propulsiunea submarinelor.

Puterea desvoltată este de 608 c. v. la 500 rotaţii pe minut. Motorul este de tipul în 4 timpi, simplu efect şi injecţie mecanică; are 6 cilindri de 318 m.m. diametru şi 337 m.m. cursă.

Tot motorul e lung de 3,355 m., lat de 0,965 m., înalt de 2,055 m. şi cântăreşte 8,2 tone, adică aproximativ 14 kg. pe cal putere.

ELICEA CA PAS VARIABIL

Societatea de navigaţie cu vapori din Zurich are în serviciu o mică navă cu motoare, numită *Etzel* care este înzestrată cu o elice cu pas variabil sistem *Escher-Wiss,* Această navă până în prezent a parcurs peste 100.000 km. şi a efectuat peste 60.000 manevre de acostare şi plecare dând rezultate foarte satisfăcătoare.

La acest sistem de propulsiune *Escher-Wiss,* motorul merge în permanenţă însă prin varierea pasului elicei, se pot lua diferite viteze înainte sau înapoi.

Aceiaşi societate de navigaţie din Zürich a comandat aceloraş şantiere, încă 4 vaporaşe înzestrate tot cu elici cu pasul variabil.

Vor avea 24 m. lungime, deplasament 44 tone, motor Diesel de 170 c. v., elice cu 1 m. diametru şi pas variabil şi viteză 21,5 km. pe oră.

Se pare că această elice nu dă rezultate bune decât la nave mai mici.

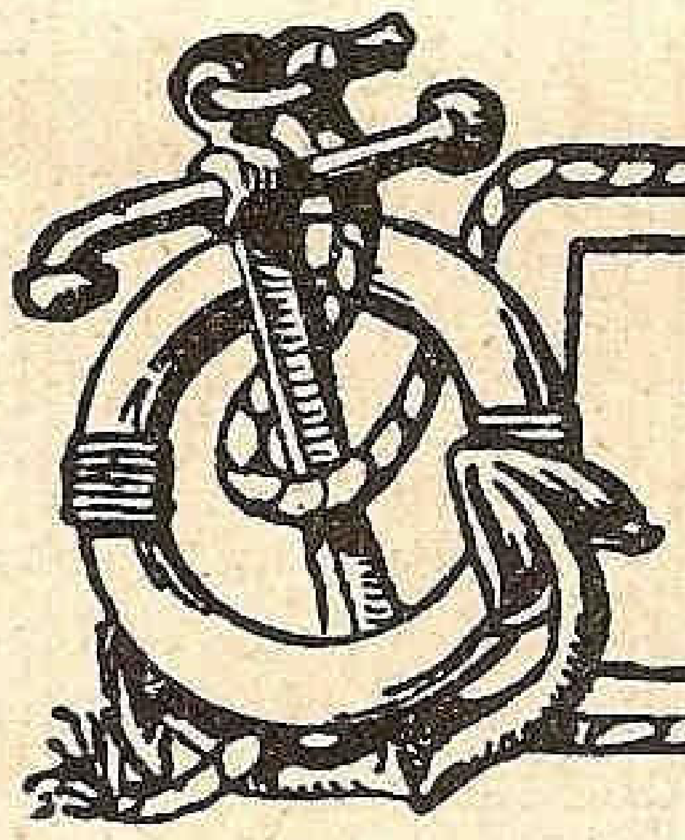
KOPROL

este coşarul intestinelor

După cum o bună gospodină nu lasă să se astupe coşul sobelor, tot aşa şi Dv. nu trebuie să permiteţi intestinelor — coşul organelor interne — să se înfunde. Un coş astupat provoacă supărări şi deseori cauzează nenorociri. Tot astfel şi intestinul încărcat poate da naştere la complicaţiuni grave. Resturile neeliminate din intestine le puteţi înlătura prin KOPROL — purgativul ideal.

FERIŢI-VĂ DE IMITAŢIUNI ● FIECARE PASTILĂ POARTĂ NUMELE **KOPROL**

KOPROL este cel mai indicat purgativ pentru o curăţire completă a intestinelor.



INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din țară

TELEGRAME

La telegramele omagiale trimise cu prilejul adunărei generale a Ligii, M.M. L.L. au binevoit să răspundă :

„D-lui AMIRAL COANDĂ
Președintele Ligei Navale Române.

„Mulțumesc pentru frumoasele sentimente ale L. N. R.“.

„CAROL II R“.

AMIRAL COANDĂ
Câmpineanu 39, Loco

„M. S. Regina vă mulțumește din tot sufletul. Dvs. și tuturor membrilor Ligii Navale Române pentru frumoasele și sincerele sentimente“.

„General Adj., *Zwiedenek*“.

Avantajele L. N. R.

(Art. 405 din legea Min. Aerului și Marinei).

Pentru încurajarea desvoltării aviației particulare și a navigației sportive de amatori în România, Ministerul poate acorda particularilor și Asociațiilor sportive sau de propagandă, recunoscute de Minister, subvențiuni, prime de cumpărare și întreținerea materialului de sbor și nautic, prime pentru formarea diferitelor categorii de personal navigant și specialist, precum și alte avantaje, după cum urmează :

— Posibilități de reparare a materialului volant și a navelor în atelierele și șantierele de specialitate, aparținând Statului, contra cost real (material și mâna de lucru) fără nici o majorare de regie.

— Avantaje la procurare de combustibile, lubrefiante și ingrediente necesare sborurilor și navigațiunii.

— Posibilități de a organiza școli de pilotaj pe aeroporturile Statului.

— Scutirea integrală de taxe vamale pentru materialul de sbor și navigațiune pe apă, piese de schimb și aparate de specialitate.

— Reducerea cu 50 la sută asupra tarifelor în vigoare pentru transporturile materialelor pe căile ferate fluviale și maritime.

— Reduceri și gratuități de taxe de plecare, aterisare și adăpostire a avioanelor pe aeroporturile Statului și de adăpostire a navelor în porturi.

— Gratuitatea asistenței medicale și a serviciilor de protecție a navigației aeriene și maritime.

— Diferite alte avantaje recunoscute prin legile în vigoare pentru încurajarea industriilor naționale.

— Quantumul, condițiunile și modalitățile de acordare a subvențiilor, primelor și avantajelor mai sus menționate, se vor stabili în fiecare an, până la 1 Martie, prin deciziune ministerială.

Adunarea generală a soc. S. R. D.

Activitatea societății pe anul expirat—Traficul de cereale și produse petrolifere.—Dividendul.

Joi 14 Aprilie s'a ținut adunarea generală ordinară a acționarilor societății anonime române de navigațiune pe Dunăre „S. R. D.“, sub președinția d-lui I. Săvescu, vice președintele consiliului de administrație, asistat de d. Mihail N. Philippide, director general.

In asistență am remarcat prezența d-lor : amiral I. Coandă, vice-președintele societății, N. Sgardelli administrator-delegat, C. I. Băicoianu, ing. C. Bușilă, amiral C. Boerescu, Hercule D. Fulga, O. Kaufmann, C. Neamțu, Radu Portocală, Victor Slăvescu, membri în consiliul de administrație, cât și în numeroși alți acționari.

D. I. SĂVESCU, constatând că adunarea este legal constituită a declarat ședința deschisă. Inainte de a intra în ordinea de zi, d-sa a adus un pios și recunoscător omagiu memoriei defunctului Nicolae P. Ștefănescu, fost președinte al societății.

Cu el s'a stins cel mai strălucit înaintaș al navigației românești pe Dunăre.

Activitatea societății pe anul trecut.

D. I. SĂVESCU, a citit apoi raportul consiliului de administrație către adunarea generală, din care extragem următoarele :

In gestiunea expirată la 31 Ianuarie 1938 Dunărea a fost liberă de ghețuri dela 25 Februarie 1937 și până la 5 Ianuarie 1938, astfel că s'a putut naviga în această campanie timp de 315 zile față de 347 zile în campania precedentă.

Scăderea traficului de cereale.

O scădere importantă față de anii precedenți s'a înregistrat și în traficul de cereale din porturile românești spre Brăila atât din cauză că majoritatea cerealelor ce s'au exportat au fost transportate în spre amonte cât și din cauza rezultatelor mai slabe ale recoltei noastre din 1937, în special a porumbului, exportul acestui important articol fiind chiar prohibit cu începere din luna Iulie.

Traficul cu produse petrolifere

In transporturile pe Dunăre a produselor noastre petrolifere, de la Giurgiu spre țările Europei centrale, traficul a avut de suferit o diminuare în urma faptului că piața austriacă din motive valutare nu s'a mai putut aproviziona decât într'o măsură foarte redusă față de anii precedenți cu produse petrolifere românești.

Cum s'au repartizat transporturile.

Transporturile efectuate de societatea S. R. D. în 1937, repartizate pe fel de mărfuri sunt următoarele :

In șlepuri și tancuri complecte :

Cereale și derivate	153.550 tone
Produse petrolifere	42.920 „
Lemne de foc, construcții	19.860 „
Cărbuni, minereuri, diverse	35.830 „
Total	252.160 tone

față de 257.100 tone, în campania 1936.

Pe linia regulată de călători și mărfuri generale Brăila—Vâlcov: S'au transportat:

Călători 97.175 în campania 1937 față de
Călători 92.812 în campania 1936;
mărfuri generale 13.129 tone în campania 1937 față de
Mărfuri generale 13.085 tone în campania 1936.

Sporirea parcului de vase.

Parcul de vase al societății a fost sporit în anul trecut prin punerea în exploatare a noului remorcher Diesel de 1000 c. v. ef. f. livrat de Șantierele Cristof Ruthof din Regensburg, vas care, ca omagiu memoriei regretatului președinte al societății, a primit numele „Nicolae Ștefănescu".

De asemenea am mai pus în exploatare și ultimele trei tancuri pentru produse petrolifere construite în șantierele Societăței din Galați anume tancurile S. R. D. 802, 803 și 804.

Ca rezultat financiar, activitatea societății în gestiunea expirată la 31 Ianuarie 1938 se încheie, conform bilanțului și contului de profit și pierdere cu un beneficiu de 21.028.109 lei, din care, după ce s'au făcut deducerile legale, se distribue un beneficiu de 10 la sută, adică 7.583.708 lei, iar din rest suma de 1.330.476 lei este întrebuințată pentru plata impozitului mobiliar asupra dividendului și tantiemelor și suma de 1.757.233 lei, este reportată asupra gestiunii în curs.

Se va distribui deci un dividend de 50 lei neto de fiecare acțiune, din emisiunile I—VI inclusiv, iar pentru acțiunile emisiunea VII-a acelaș dividend socotit pro rata timpului și în raport cu capitalul vărsat.

Bucuria cea mare!

La 30 Aprilie a fost pusă pe cală la șantierul Blohm și Voss din Hamburg noua navă școală „Mircea"! Să fie într'un ceas bun!

Aprobarea bilanțului și contului de profit și pierdere.

După ce s'a citit raportul comitetului de conzori, adunarea a aprobat bilanțul și contul de profit și pierdere pentru exercițiul 1937, a dat descărcarea consiliului de administrație de gestiunea sa și a reales în consiliul de administrație pe d-nii I. Săvescu, C. I. Băicoianu, Em. Pantazi, R. Șeitan, amiral C. Boerescu și Victor Slăvescu, ale căror mandate expiră la 31 Decembrie 1938.

Deasemeni au fost realeși d-nii cenzori și cenzori supleanți pentru anul în curs.

Cuvântarea d-lui Em. Brancovici.

Inainte de ridicarea ședinței, a luat cuvântul d. Em. Brancovici președintele Uniunii exportatorilor de cereale din România, mulțumind consiliului de administrație și în special d-lui Mihail N. Philippide, directorul general, pentru concursul dat de Societatea S. R. D. acestor exportatori în efectuarea comerțului lor.

JOHNSTON LINE

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS și LIVERPOOL

1938

Plecarea dela ANVERS	Plecarea dela LIVERPOOL	Sosirea la CONSTANȚA	Sosirea la GALAȚI	Sosirea la BRĂILA
1 Februarie	9 Februarie	10 Martie	13 Martie	18 Martie
1 Martie	9 Martie	7 Aprilie	10 Aprilie	15 Aprilie
29 Martie	6 Aprilie	5 Mai	8 Mai	13 Mai
12 Aprilie	21 Aprilie	19 Mai	22 Mai	27 Mai
10 Mai	18 Mai	16 Iunie	19 Iunie	24 Iunie
7 Iunie	15 Iunie	14 Iulie	17 Iulie	22 Iulie
21 Iunie	29 Iunie	28 Iulie	31 Iulie	5 August
19 Iulie	27 Iulie	25 August	28 August	3 Septembrie
16 August	24 August	22 Septembrie	25 Septembrie	30 Septembrie
6 Septembrie	14 Septembrie	13 Octombrie	16 Octombrie	21 Octombrie
4 Octombrie	12 Octombrie	10 Noembrie	13 Noembrie	18 Noembrie
18 Octombrie	28 Octombrie	26 Noembrie	29 Noembrie	4 Decembrie

Aceste vapoare încarcă în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcțiunei liniei cât și pentru orice caz fortuit sau de forță majoră. ✱ Pentru orice informațiuni privitoare la navluri, prețuri „forfaitare", etc. vă rugăm a vă adresa agenților noștri generali din România. S. A. R. WATSON & YOUELL, Agenție de vapoare

Centralei
GALAȚI
Str. Col. Boyle 21.
Telef. 2267. Interurb. 3.

Sucursalei
BUCUREȘTI
Str. Bărăției 2.
Telef. 3.68.20

Sucursalei
CONSTANȚA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 și 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Fața Portului
Telef. 2187

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.

Realizările Administrației comerciale P.C.A. dela 1930 la 1938.

Administrația Comercială P. C. A. e continuarea, tot sub formă de administrație comercială, a Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă creată în 1929, aceasta la rândul ei fiind continuarea sub formă autonomă a Direcțiunii Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, înființată la 1908 prin gruparea în acelaș mănunchiu a tuturor Serviciilor care aveau legătură cu construcția și exploatarea porturilor, precum și cu transporturile fluviale și maritime. Până la 1930 Direcțiunea Generală a făcut parte integrantă din Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, bugetul ei fiind înglobat în Bugetul General al Statului; toate veniturile produse de diferitele Servicii ale Direcțiunii Generale P. C. A. erau încasate de Ministerul de Finanțe care aloca creditele necesare exploatării și efectuării investițiilor.

Autonomia financiară căpătată de Administrația P. C. A., după transformarea ei în Regie Autonomă și păstrată după schimbarea titlului în Administrație Comercială, a dat un impuls extraordinar creărei de investiții productive.

Tabloul de mai jos dă cifrele comparative pentru epocile 1919—1930, când Direcția Generală era Serviciu de Stat și 1930—1938, când această Direcțiune Generală a funcționat ca întreprindere autonomă.

Nr. crt.	Felul realizărilor	Epoca 1919—1930 Lei	Epoca 1930—1938 Lei
1	Subvenția Casei Generale de Pensiuni	—	240.512.000
2	Redevența încasată de Stat din excedentul veniturilor asupra cheltuelilor	—	316.616.750
3	Lucrări de investiții executate din excedentul veniturilor asupra cheltuelilor	170.000.000	1.062.351.000
	Excedent total de venitari asupra cheltuelilor de întreținere și exploatare	170.000.000	1.619.479.750

Cifrele arată clar diferența enormă între cele 2 sisteme, adică:

In perioada 1919—1930, din veniturile produse de Serviciile care compuneau Direcțiunea Generală P. C. A., abia s'a reușit să se acopere cheltuelile și să se mai execute lucrări de investiții în valoare de 170.000.000 lei, fără a da nimic, nici Casei Generale de Pensiuni, nici Tezaurului public, pe când în intervalul 1930—1938, din veniturile Serviciilor Administrației, P. C. A. s'au acoperit toate cheltuelile de exploatare și întreținere, s'au plătit 240.512.000 lei Casei Generale de Pensiuni 316.616.750 lei Statului drept redevență și s'au executat lucrări de investiții de peste un miliard lei; în total s'au realizat 1.619.479.750 lei, în intervalul 1930—1938 față de 170.000.000 lei, în intervalul 1919—1930.

Lucrările de investițiuni executate de P. C. A., în intervalul 1930—1938, grupate pe diferite categorii au fost:

Nr. crt.	FELUL LUCRĂRII	Valoarea totală a investițiunilor Lei
1	Executarea instalației mecanice a magaziei Nr. 3 cu silozuri din portul Constanța .	102.766.019
2	Uscătoria de porumb din portul Constanța .	56.625.445
3	Instalarea unui nou grup electrogen la uzina din portul Constanța	11.139.584
4	Construcția molului nou din portul Constanța	76.286.926
5	Construirea gărei maritime din Constanța .	25.180.398
6	Instalarea de radiofare la Caliacra și Constanța	5.397.255
7	Construirea portului Balcic	20.931.467
8	Lucrări pentru înființarea zonei libere la Galați, instalarea de curățitoare la silozuri și împrejmuirea bazinului de lemnărie . .	12.676.676
9	Instalarea a 2 aparate de uscat porumb „Miag" la Docurile Galați	1.738.000
10	Curățitoare la silozurile Brăila și instalarea a 3 uscătorii de porumb „Tonale" . . .	14.310.572
11	Costul furniturei și montărei în porturile Corabia, Chilia-nouă și Ismail a 3 aparate tip „Tonale" de uscat porumb . . .	4.821.750
12	Sporirea adâncimei la intrarea portului Constanța	21.784.051
13	Costul vapoarelor „Ardeal", „Peleș", „Alba-Iulia" și „Suceava"	71.511.053
14	Lucrări de renovare și transformare executate la vasele S. M. R. „Regele Carol I" „România", „Suceava" și „Peleș"	12.684.000
15	Instalarea postului de radio-coastă	3.699.065
16	Costul drăgilor: România și Delta, remorcherului Ing. Cazimir, macaraua plutitoare, pilotina I. G. Duca și sirena electroacustică	25.065.366
17	Construirea și instalația grajdurilor pentru vite destinate exportului prin portul Constanța	9.444.530
18	Construcția vaporului „Regele Carol II" . .	55.969.452
19	Construcția vaporului „Cetatea Albă" . . .	9.953.270
20	Lucrări de platforme, diguri, cheiuri, bazinuri, șosele și consolidarea malurilor, etc.	89.974.767
21	Construcțiuni de magazii, clădiri, hangare .	45.674.719
22	Lucrări de transformare și renovări executate vaselor, șlepurilor și șalandelor navigației fluviale	77.500.153
23	Instalațiuni, mașini, aparate, locomotive, material rulant (linii)	50.777.963
24	Rate plătite în exercițiile 1936/37 și 1937/38 din costul primului vapor de pasageri comandat la Șantierele „Burmeister & Wain's" din Copenhaga pentru S. M. R.	123.345.631
25	Construcția bazinului de adăpostire a docului plutitor și rate plătite pe 1937/38 pentru docul plutitor comandat Șantierelor Lübecker Flender Werke din Lübeck . .	93.261.477
26	Lucrări în portul Bugaz	2.525.939
27	Rate de plată pe 1937/38 din costul a 10 șlepuri comandate la Șantierele „Cristof-Ruthof" pentru N. F. R.	10.018.700
28	Lucrările pentru construcția a două tancuri-motoare, precum și procurarea arborilor elicelor, pieselor și accesoriilor	16.141.301
29	Lucrările de transformare a vasului „Ștefan Cel Mare"	8.534.746
30	Ratele de plată pe 1937/38 pentru două șlepuri-motoare comandate Casei „Cristof-Ruthof"	8.793.100
31	Lucrările de desprăfuire a platformelor din magaziile cu silozuri Nr. 1 și 2 din portul Constanța	3.296.641
	Total investițiuni executate de la 1 Ianuarie 1930 până la 31 Martie 1938.	1.071.830.014

Uzinele PENTA Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11—$3^{1}/_{2}$—5 C. P.; K 21 7—10 C. P.
L 41—12—16 C. P.; A 4—20—30 C. P.
precum şi mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acţionate cu benzină, petrol sau motorină
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
Bucureşti, Cal. Victoriei, 86

„ASTRA - VAGOANE"

PRIMA FABRICĂ ROMÂNĂ DE VAGOANE ŞI MOTOARE S. A.
CAPITAL SOCIAL LEI 420.000.000 DEPLIN VĂRSAT

UZINELE LA ARAD

VAGOANE DE CĂLĂTORI, DE MARFĂ, cisterne, vagoane speciale, frigorifere, etc., vagoane de tramvai cu motor şi remorci.

VAGOANE pentru căi ferate industriale, forestiere, miniere.

CAZANE DE ABURI de înaltă presiune supraîncălzitoare şi preîncălzitoare, economizoare, curăţitoare de apă, castele de apă.

ARCURI ŞI RESORTURI de orice fel.

CONSTRUCŢIUNI METALICE nituite şi sudate.

REZERVOARE de orice mărime pentru petrol, benzină, apă, lichide inflamabile şi rezervoare de fermentaţie.

BUTOAIE METALICE.

INSTALAŢIUNI pentru ardere de păcură şi gaz. Piese forjate şi piese de fontă de orice fel.

TURNĂTORIE de fontă şi metal.

DIRECŢIUNEA GENERALĂ, BUCUREŞTI, 3. — STR. POVERNEI, 4
Adr. telegrafică: VAGONASTRA — Telefon 2-05/40

IZOLĂRI

TERMICE ŞI ACUSTICE LA INDUSTRII ŞI CONSTRUCŢII

FRAŢII WURM S. A. R.

BUCUREŞTI I. PIAŢA ROSETTI, 4

Toți camarazii activi, rezereviști sau în retragere, cari doresc a lua parte în ziua de 21 Mai la Galați la comemorarea a 50 ani dela furtuna ce a încercat-o bricul „Mircea“ sunt rugați a-și trimite adeziunile la centrala L.N.R.

Turism și sporturi nautice.

Federația de Sporturi Nautice în programul său de propagandă și difuziune a sporturilor de apă, a învederat și luarea contactului cu Oficiul Național de Turism.

D-l C-dor Fundățeanu, președintele Federației, intervenind în acest sens la d-nii conducători ai Oficiului, sugestiile d-sale au primit o deosebit de favorabilă aprobare.

In urma acestui fapt, comitetul federal al F. R. S. N.-ului a aprobat un program de lucru care să fie înaintat Oficiului, și care era întocmit de d-nii Alexandru Mihail și Călin Botez, însărcinați de Federație cu aceasta. Totodată cu înaintarea acestui program, Federația a acreditat pe lângă Oficiu și pe autorii lui, în calitate de consilieri technici.

Programul de mai sus a fost însușit și de Oficiu, rămânând bineînțeles ca aducerea sa complectă la îndeplinire să se facă în măsura urgenței și în special a mijloacelor materiale. Nu ne îndoim însă, că atât cât va fi omenește posibil va fi făcut, judecând după solicitudinea și interesul arătate atât de d-l Dimăncescu, Directorul Presei și Propagandei, cât și de d-nii Vintilă Pasachivescu, Președintele O. N. T. și Corbu, Directorul Turismului.

Urmează acum să se treacă la realizări din care cel mai imediat va fi un prospect în mai multe limbi, însoțite de o hartă, arătând posibilitățile oferite de țara noastră sporturilor și turismului nautic. Oficiul va tipări deasemeni hărți rutiere a tuturor apelor din țară navigabile de ambarcațiuni de sport, după datele și materialul pus la dispoziție de Federație.

Se vor construi hangare de bărci la hotelurile pe care Oficiul le are în construcție la Severin, Vâlcov, Mamaia și Balcic, dotând aceste hoteluri deasemeni cu ambarcațiuni de diferite tipuri, spre a fi la dispoziția călătorilor.

Se vor construi dealungul principalelor râuri navigabile, și'n puncte judicios alese, cabane adăpost pentru turiștii nautici.

Toate manifestările nautice vor fi cinematografiate de Oficiu, acesta mai făcând pentru sporturile nautice și o largă propagandă și prin publicațiile și birourile sale de voiaj din străinătate.

Punem mari nădejdi în promovarea sporturilor de apă în țara noastră prin toată această activitate care a încăput pe mâini bune cunoscând realizările admirabile și spiritul larg al celor ce conduc Oficiul Național de Turism.

†

GENERALUL MIHAIL SPIROIU

Vestea tristă a încetării din viață a generalului de brigadă Mihail Spiroiu a îndoliat sufletele celor care l'au cunoscut și a impresionat adânc toate cercurile militare, atât din Capitală, cât și din țară, că unul ce era cunoscut și mult apreciat de toată lumea.

Defunctul general era suferind de mult timp. Prin dispariția sa, armata pierde un valoros și de nădejde element, iar societatea se va resimți mult prin plecarea dintre cei vii a unui om de elită și de caracter.

Inzestrat cu o desăvârșită cultură militară și generală, a avut o frumoasă carieră ofițerească, obținând toate gradele ierarhice numai la excepțional, datorită studiilor strălucite absolvite, a școlilor militare și școale superioare de război trecute în condițiuni vrednice de laudă ; era brevetat de stat major ; iar, pe temeiul stagiilor și serviciilor aduse armatei, conduce toate unitățile militare, înainte, în timpul și după război, cu o îndemânare și capacitate admirabilă, care îl urcă până la comanda diviziei, pe care defunctul o deținea în ultima vreme, în Brăila. Fusese profesor și director de studii la școala superioară de război, împrăștia, în juru-i numai simpatie și admirație.

Generalul Mihail Spiroiu s'a născut în anul 1884 la Pitești. In 1903 a intrat în școala militară de artilerie și a eșit ofițer în 1905, fiind clasat printre fruntașii promoției sale.

A absolvit școala superioară de război cu cele mai elogioase aprecieri din partea comandantului și profesorilor, fiind reținut în cadrele sale.

Având gradul de căpitan el a luat parte la războiul pentru întregirea neamului. Cu bateria și apoi cu divizionul ce le-a comandat a participat la numeroase lupte, dovedind alesele sale însușiri militare spiritul său de inițiativă, în anumite împrejurări critice și darul său de animator și organizator. Pentru actele sale de bravură „maiorul“ de atunci, Mihail Spiroiu, a fost de mai multe ori citat pe ordinea de zi, pe armată.

După încheerea păcei el a fost rechemat în cadrele școalei de război (1916—1936) ocupând posturile de inspector de studii, de director de studii și apoi de comandant. Sub direcția sa au ieșit din această școală-model o serie de ofițeri de stat-major, din cele mai bine calificate.

Cu elevii săi a vizitat țările amice și aliate. La manevrele armatei cehoslovace din 1936, a reprezentat armata română. La manevrele noastre regale regretatul general Spiroiu a fost atașat pe lângă misiunile străine. In anul 1936 i s'a încredințat comanda diviziei a X-a de infanterie din Brăila.

Mare înțelegător al tuturor problemelor în legătură cu apărarea națională, și-a dat seama de nevoia desvoltării marinei noastre și, ca președinte al filialei L. N. R. din Brăila, a făcut ca această filială să fie una din cele mai înfloritoare.

Trecutul să fie o pildă pentru cei prezenți și viitori.

Din străinătate

ANGLIA

■ *Flota engleză în apele Chinei,* este compusă astăzi din: 3 crucişetoare, 1 portavion, 9 distrugătoare, 15 submarine, 6 avizo-uri şi 20 canoniere fluviale.

■ *Performanţa unui cargo.* — Motonava *Sussex,* plecată din *Adelaida* (Australia), la 5 Dec. 1937, având la bord lână, a sosit în portul *Dunqerkue* (Franţa), la 4 Iunie, după ce făcuse o escală de 12 ore, la *Capetown.* Rezultă că această navă a efectuat acest parcurs, cu o viteză medie de 17 noduri, ceeace este destul de impresionant pentru un cargoboat.

■ *Bilete transatlantice dus - întors.*

Soc. *Cunard - Withe Star Ltd.,* a pus în vigoare un nou tarif redus dus-întors, Anglia — Canada sau Statele-Unite, numit tarif de excursie, cu începere dela 13 Aprilie, când primul din cele 24 vapoare ale Societăţii — BERENGARIA — va pleca din Southampton.

Reducerea aceasta se aplică numai la calsa *turişti* şi la cl. III.

Pentru ca aceste bilete să fie valabile la înapoiere, călătorii nu trebue să stea mai mult de 4 săptămâni în America.

■ *Mărirea cadrelor Marinei militare.*

Datorită desvoltării extraordinare a înarmărilor navale, Amiralitatea, a decis ca pentru o perioadă nefixată încă, ofiţerii din *Rezerva* Marinei, să fie trecuţi pe *lista suplimentară* a Marinei de războî, adică să devină, încă din timp de pace, ofiţeri în Marina militară, fiind cu toţii clasaţi într'o categorie specială.

■ *Mărirea soldelor ofiţerilor radio-telegrafişti.* — In urma acordului stabilit, toţi radio-telegrafiştii, din Marina engleză de comerţ, beneficiază dela 1 Ianuarie 1938, de aceleaşi drepturi la pensie ca şi ceilalţi ofiţeri ai Marinei comerciale, adică plata pensiei la limita de vârstă, 65 ani.

Nouile solde, variază între 7, 17, 6 şi 12 lire lunar, pentru începători şi dela 14.15 la 22 lire, pentru ofiţerii cl. I. La aceste solde se mai adaugă diferite alocaţii.

CASA FONDULUI NAŢIONAL AL AVIAŢIEI

Se aduce la cunoştinţa micilor comercianţi şi industriaşi că termenul de 1 Mai a. c. acordat pentru plata taxei forfetare anuale de 100 lei pentru menţinerea la curent a registrelor comerciale s'a prelungit până la 10 Mai a. c. Alt termen nu se va mai acorda.

Contribuabilii sunt rugaţi să plătească din vreme această taxă la Banca Naţională a României cont T. 118, pentru a evita aglomerarea în ultima zi.

■ *Dominion - Monarch,* este un pachebot de 27.000 tone, cu 4 elici, ce se află în construcţie, în şantierele *Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., din Wallsend,* pentru Societatea *Shaw, Savill & Albion Co. Ltd.*

Va fi lansat de pe cală, în luna Iunie a. c. Această frumoasă unitate va deservi linia *Londra — Australia — Noua Zeelandă* via *Madera, Capul Bunei Speranţe* şi *Durban.* Călătoria dela Londra, până în Noua Zeelandă, se va face în 35 zile, iar dela Londra la Capetown, în 14 zile. Viteza navei va fi de 19.5 noduri.

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POIENI
JUDEŢUL CLUJ

■

execută case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

■

Prospecte la cerere, la Direcţiunea Societăţii.

Nava va putea transporta 525 pasageri, de clasă dintre cari 167 pot ocupa cabine de o singură persoană.

■ *Noui baze navale în Africa.*

La *Freetown,* portul coloniei *Sierra Leone,* se va înființa o nouă bază navală, care este destinată să dea siguranța drumului maritim către Indii, în cazul când vreun conflict ar împiedica drumul prin Mediterana-Suez.

In acelaşi timp şi la *Capetown,* se vor face mai multe instalații pentru a putea fi folosit ca port militar.

Pentru instalațiile dela *Cap,* s'ar fi prevăzut un credit de 15 milioane lire sterline; lucrările urmează a fi executate într'un plan de 8 ani. Intre altele, insula *Robben,* din fața portului *Cap,* va fi fortificată şi armată cu baterii de 375 mm.

Deasemeni, s'ar fi prevăzut şi 5 milioane lire sterline, pentru amenajarea de baze aeriene şi şosele de legătură cu interiorul coloniei.

■ *Royal Navy, recrutează ofițeri din Marina Comercială.* — Aşa de simțită este nevoia de a completa cadrele Marinei cu ofițeri subalterni, încât, după cum s'a procedat şi în anul trecut, vor fi admişi şi în Marina de război, un număr de 120 ofițeri din Marina Comercială.

Perspectivele de avansare ale acestor ofițeri sunt limitate.

La 45 ani, vor fi scoşi la pensie cu o soldă de 350 lire şi cu quasi-promisiunea, de a li se găsi o ocupație la uscat.

■ *Cursurile preparatoare pentru război.*

Cursurile şi conferințele preparatoare pentru cazuri de război, la cari participau, până în prezent, numai comandanții şi ofițerii de punte, au fost extinse şi pentru mecanici, medici şi intendenți, în ceeace priveşte protecția în contra gazelor de luptă.

Mecanicii vor fi pregătiți şi pentru navigația în convoi.

■ *Fratele colosului Queen Mary,* transatlanticul care se află în construcție, sub No. 552, se va numi *Queen Elizabeth* şi va fi lansat de pe calǎ în luna Octombrie 1938.

Va fi terminat complet, în 1940, când va executa şi probele.

■ *Distrugătoarele din clasa TRIBAL.*

Presa engleză, comentând intrarea în serviciu, a celor 16 mari distrugătoare clasa *Tribal,* în cursul anului 1938, face o comparație foarte interesantă, între distrugătorul *Tribal,* conceput în 1905 şi *Tribal,* realizat anul acesta. Din cele arătate mai jos:

DETALII	TRIBAL 1905	TRIBAL 1938
Deplasament	**2207 tone**	**1850 tone**
Lungime	**107.65 m.**	**108,40 m.**
Lățime	**10,42 m.**	**11 m.**
Pescaj	**3,70 m.**	**2,75 m.**
Turbine	**directe**	**cu angrenaje**
Puterea maşinei . . .	**30.000 C. V.**	**44.000 C. V.**
Căldări	**12 cu tuburi de apă**	**3 tip Amiralitate**
Turbine	**directe**	**cu angrenaje**
Elici	**4**	**2**
Viteza	**35**	**36**
Artileria	**2 tunuri de 100 mm.**	**8 tunuri de 120 mm. 4 grupe quadruple de tunuri ant. A. A.**
Tuburi lanstorpile . .	**2 de 457 mm.**	**4 de 533 mm.**

rezultă că pentru un tonaj aproape egal şi pentru o viteză de acelaş ordin, corpul are cam aceleaşi dimensiuni, însă progresele technicei au făcut să apară diferențe mari la puterea maşinei şi mai ales la armament.

S'ar părea că distrugătorele din clasa *Tribal 1938,* sunt prea slab înzestrate cu tuburi lans-torpile. Explicația este dată de misiunea acestor nave la război; ele vor fi întrebuințate mai puțin ca distrugătoare şi mai mult ca protecție înaintată a unei flote sau a unui convoi de nave, în contra atacului torpilelor şi avioanelor.

CASA FONDULUI NAȚIONAL AL AVIAȚIEI

AVIZ

Se aduce la cunoştința micilor comercianți şi industriaşi, că din cauza aglomerării depunerilor, termenul de 10 Mai a. c. acordat pentru plata taxei forfetare anuale de lei 100, pentru neținerea la curent a registrelor comerciale se prelungeşte până la 20 Mai a. c., cunoscând că altă prelungire nu se mai acordă.

Contribuabilii vor depune această taxă a timbrului aviației la Banca Națională a României, cont. 118, sau la oficiile poştale, pentru contul C. E. C. 301.

ARGENTINA

■ *Construirea crucişetorului LA ARGENTINA întârzie.*

Crucişetorul şcoală *La Argentina,* care se află în curs de construcție în Anglia, ar fi trebuit să fie livrat, dar din cauza excesivelor lucrări de înarmare ale Marei Britanii, construirea acestui crucişetor argentinian, s'a făcut într'un ritm mai lent. Se speră totuşi că în luna Iunie, va fi terminat.

■ *Ministerul Marinei construeşte clădirile necesare.*

La *Rivadaria,* este aproape terminată, *Şcoala de Război Navală* care este foarte luxos instalată. Fiecare ofițer elev, va avea camera lui de studiu.

Deasemenea la *Buenos-Aires,* în *Plasa de Mayo,* se va construi clădirea *Ministerului Marinei,* care va avea 13 etaje şi două subsoluri. Partea centrală a clădirii, va avea 4 etaje suplimentare.

Tot în acest plan de construcții imobiliare, ministerul, a început construirea unui cartier de 1000 case, la Puerto Belgrano, pentru personalul bazei navale.

■ *Propaganda maritimă.*

Ministerul Marinei, a publicat un frumos album, destinat să facă flota cunoscută, în licee şi şcoli.

Fiecare navă din escadră, are drept fini, câte o şcoală din oraşele de pe litoral; această legătură de rudenie, prilejuieşte vizite la bordul navelor, pe cari finii şcolari, le apreciază cu foarte mare plăcere.

BELGIA

■ *Decret împotriva vânzării navelor.*

Decretul regal din 1935, prin care orice vânzare de navă trebuia aprobată de guvern, a fost prelungit pentru o dată nedeterminată. Expunerea de motive arată că această măsură este justificată de nevoia de control a Statului asupra Marinei de comerț, de al cărui concurs va avea mare nevoe în timp de război.

In acelaş timp guvernul nu vrea ca navele belgiene să fie cumpărate pentru a fi întrebuințate pentru operații contrare cu interesele politice ale Belgiei sau să fie vândute, unor națiuni beligerante pentru a transporta mărfurile necesare.

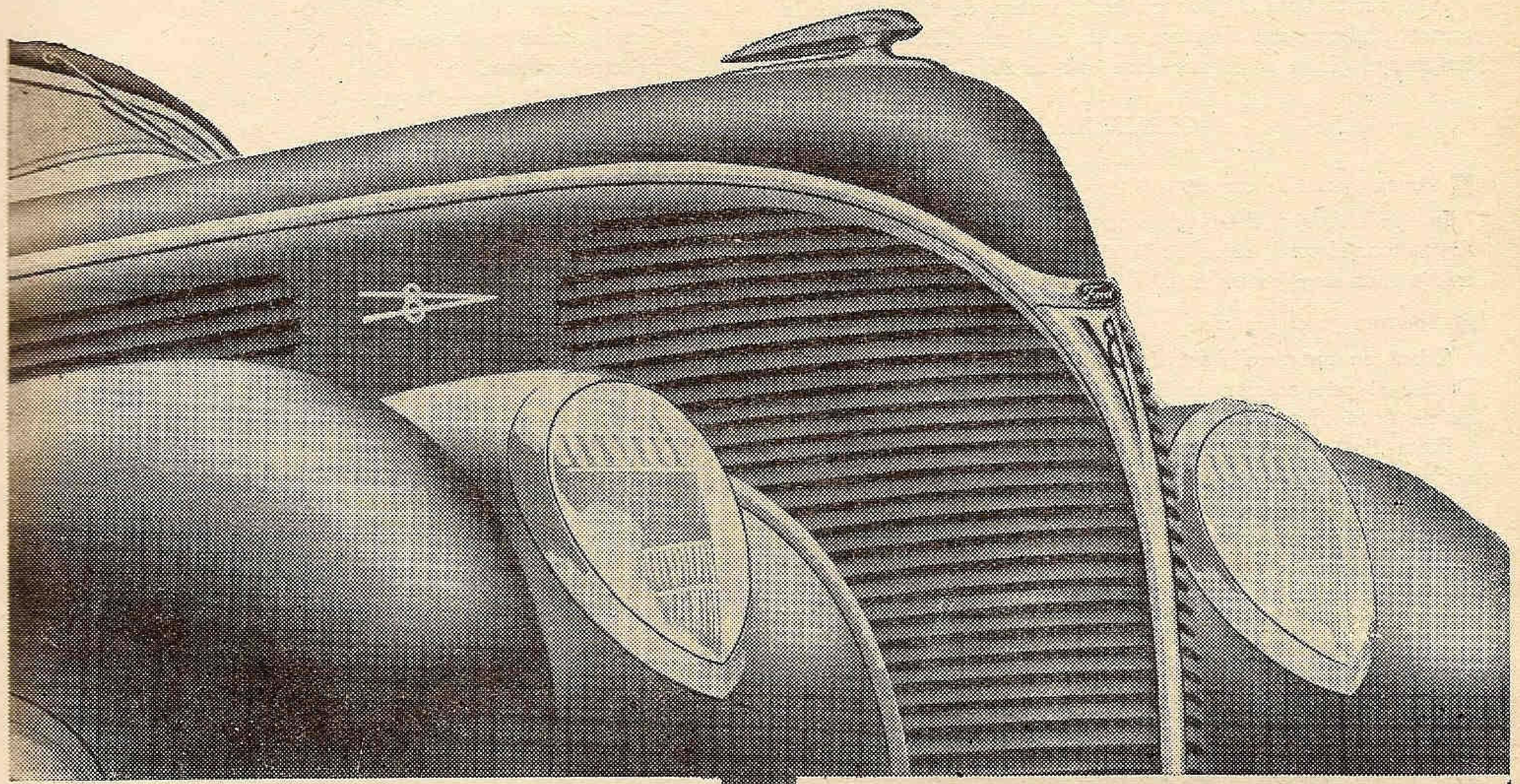
■ *Anul 1937 a fost satisfăcător pentru traficul portuar.*

D-l Guerts, preşedintele federației maritime din Anvers, a ținut un discurs, în care a arătat că anul a fost bun, chiar prea bun pentru traficul portuar.

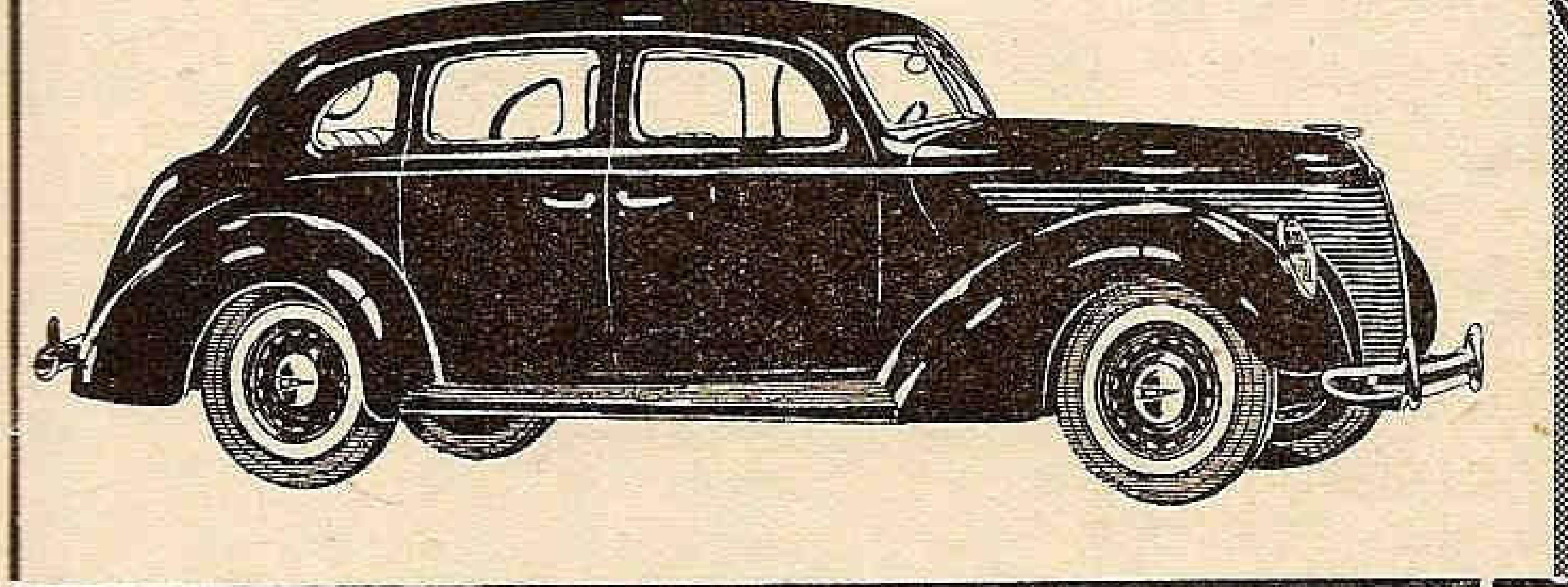
In acest an, pentru prima dată de când există portul Anvers, la miezul nopții de 20 Decembrie a fost înregistrată, la ecluza *Kruisschans,* intrarea a celei a 12.000-a navă.

In 1926, s'a sărbătorit, prin Noembrie, intrarea celei a 10.000-a navă care era pachebotul *Melita,* al Soc. *Canadian Pacific.* De atunci această cifră se reproduce în fiecare an cam la aceleaşi date.

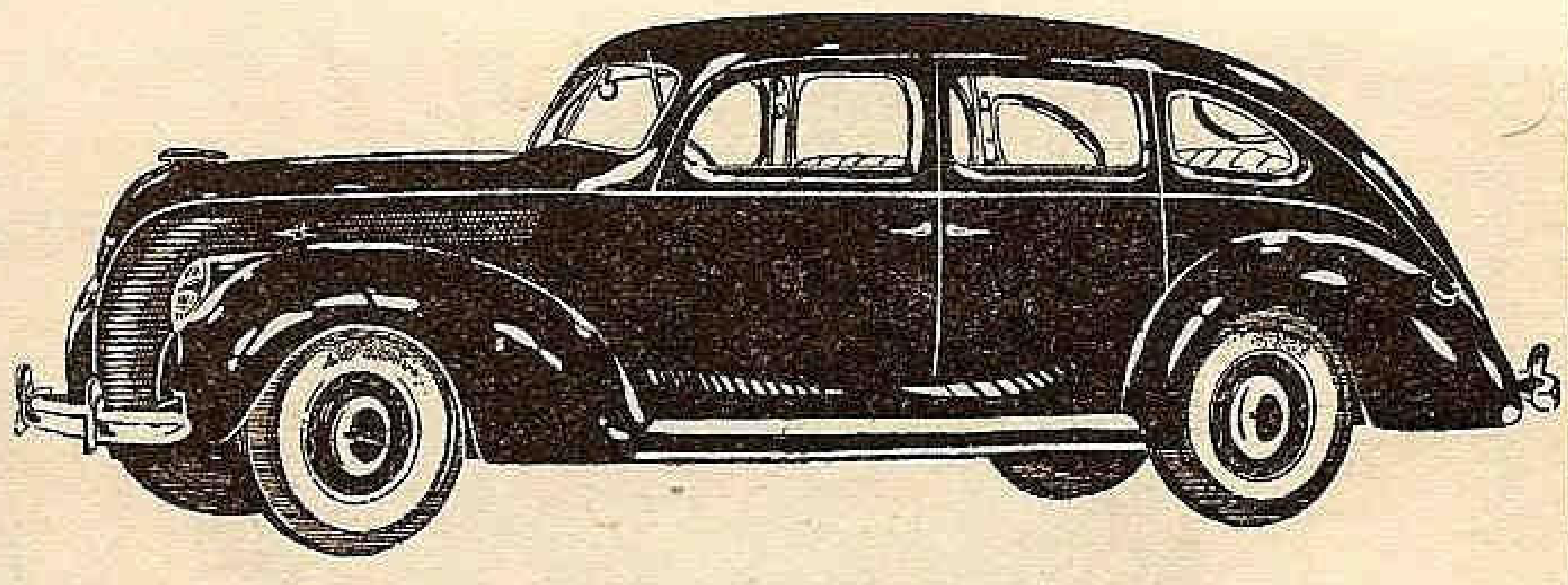
NOUL FORD 1938



FORD STANDARD
60 CAI PUTERE



FORD DE LUX
85 CAI PUTERE



DECE A CONSTRUIT FORD V-8 DOUA TIPURI DIFERITE?

Intrebarea este legitimă. Răspunsul este logic: preferinţa generală a publicului a consacrat în mod definitiv superioritatea motorului de 8 CILINDRI IN V pentru automobile.

Dar, pe când unii automobilişti caută economia printr'un preţ de cumpărare mai mic şi o consumaţie mai redusă, alţii preferă o prezentare luxoasă şi performanţe senzaţionale.

Pentru primii este destinat Ford V-8 de 60 CP. Pentru ceilalţi Ford de lux cu motor V-8 de 85 CP va fi maşina ideală.

Motorul Ford V-8 de 85 CP a intrat în al 7-lea an de existenţă — al 7-lea an de succes şi este considerat cu drept cuvânt ca un prototip al randamentului.

Motorul Ford V-8 de 60 CP a spulberat prin economia lui credinţa falsă că un număr mai mare de cilindri măreşte consumaţia de carburant.

Modelele pentru 1938 posedă numeroase inovaţii şi ameliorări, atât mecanice cât şi în execuţia caroseriilor, în echipamentul de accesorii şi în întreaga prezentare exterioară.

Fie că vor căuta economia motorului V-8 de 60 CP sau viteza şi reprizele fulgerătoare ale celui de 85 CP, azi mai mult ca oricând, automobiliştii au posibilitatea să găsească în Ford V-8 1938 o maşină de calitate superioară care va corespunde exact nevoilor lor.

CARACTERISTICILE noului FORD V-8 1938

Distanţa între axe 2,84 m. — Motor V-8 monobloc — Frâne noui cu dispozitiv de autoenergizare — Suspensiune gravicentrată — Caroserii în întregime din oţel, emailate în cuptor — Sticlă de siguranţă la toate geamurile — 2 ştergătoare de parbriz — Aprinzătoare de ţigări marcată C. A. M. — Vizoare de soare — 2 clacsoane prin vibraţie la modelele standard şi cu aer la modelele de lux — Cauciucuri, arcuri şi amortizoare ranforsate — Roţi de oţel cu cercuri cromate — Comanda farelor dela picior cu lumină de control pe tablou. Culori noui moderne.

FINLANDA

■ *Tonajul flotei comerciale e în creștere.*

In 1936, flota de comerț, crescuse cu 45.625 tone brute, cari reprezentau 6 nave noui.

Anul acesta flota a sporit cu încă 11 nave de 47.884 tone. In prezent Finlanda, are 874 nave, cu un tonaj peste 20 tone registru, iar tonajul global al acestor nave este de 596.970 tone.

GERMANIA

■ *Tonajul flotei de comerț.*

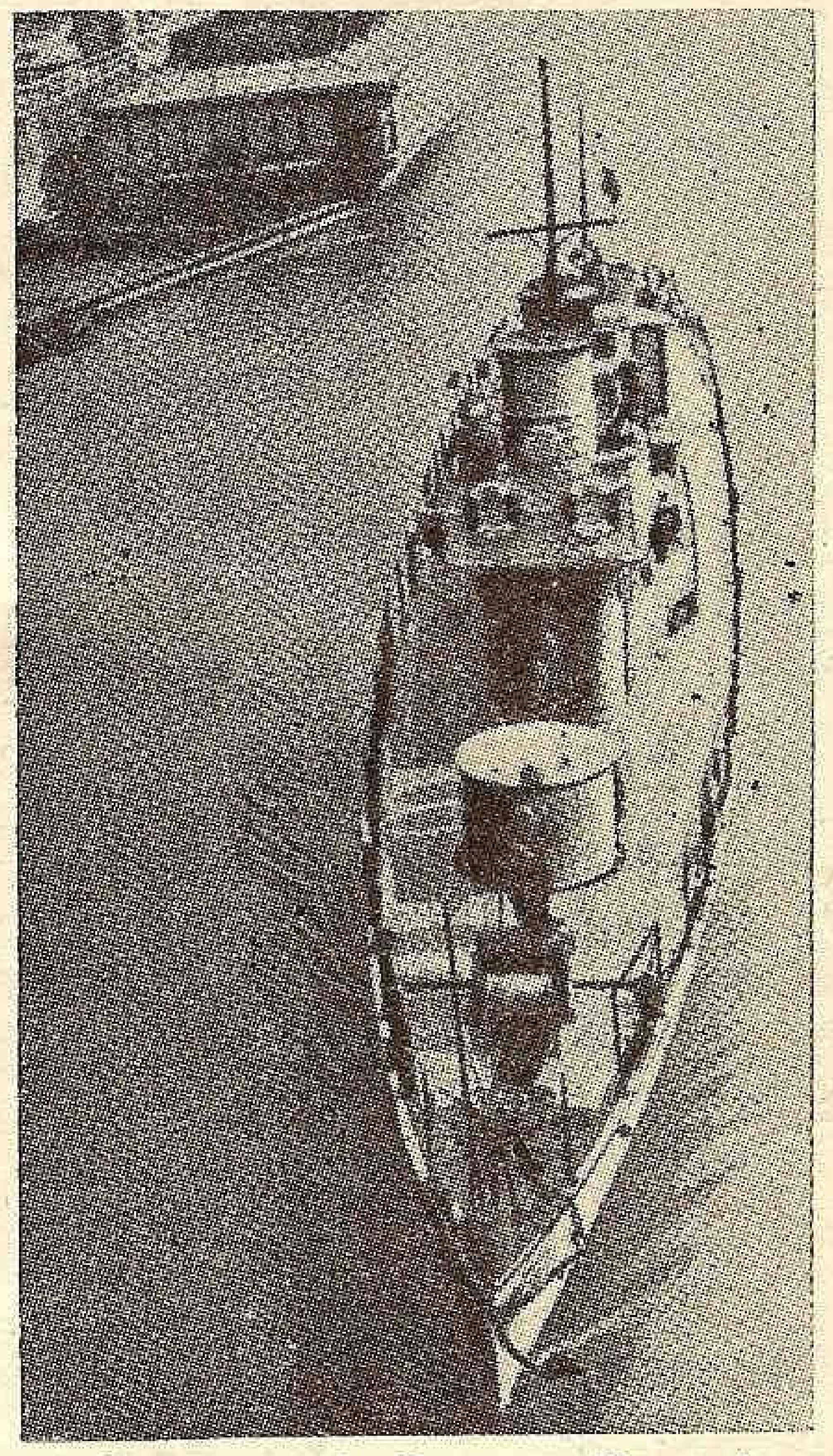
In 1937, tonajul flotei de comerț, a crescut cu 170.000 tone. Astăzi tonajul total, se ridică la circa 4 milioane tone; în construcție sunt nave pentru 500.000 tone.

■ *Sporirea flotei fluviale.*

Odată cu anexarea Austriei, Germania a devenit riverană la Dunăre și prin aceasta, la flota germană s'au încorporat toate navele flotei austriace.

Fosta flotă austriacă, avea pe Dunăre, următoarele unități:

Canoniera Birago, construită în 1914, la Gantz-Danubius din Budapesta, are deplasament 60 tone, lungime 36 m., lărgime 4,5 m., pescaj 1 m., mașină de vapori de triplă expansiune, viteză maximă 11 noduri.



Canoniera de Dunăre „Birago“

Armamentul e compus din 1 tun de 70 mm. și 4 mitraliere.

6 vedete cu motor, construite în 1933—1935, în șantierele *Krems,* purtând numele: *Drau, Enns, Krems, Salzach, Traun.* Au lungime 14 m., lățime 3 m., apărătoare blindată și sunt armate cu 2 mitraliere.

Propulsiunea este asigurată cu două motoare Diesel de 200 C. V.

Aceste șalupe, mai au și o navă-bază, *Gazelle,* care servește și ca școală pentru motoriști.

ITALIA

■ *Noul program naval,* cuprinde construirea a două mari chiurasate de 35.000 tone, cari vor fi botezate *Roma* și *Impero,* 12 distrugătoare, precum și multe submarine.

După datele arătate de *Giornale d'Italia,* flota de război va cuprinde în 1941:

4 chiurasate de 35.000 tone, tip *Littorio.*
4 chiurasate de 24.000 tone, tip *Cavour modernizat.*
7 crucișetoare de 10.000 tone.
12 crucișetoare de tonaj, dela 8000—5000 tone.
24 exploratoare de ocean.
44 contratorpiloare.
32 torpiloare de mare largă.
200 submarine.

Astăzi Italia, n'are decât 108 submarine și rezultă că până în 1941, trebue să construiască încă *92.* In această direcție Italienii au ajuns la o mare viteză de construcție, deoarece în cursul anului 1936—37, au construit 10 unități de 660 tone tip *Perla,* iar la 1 Ianuarie, au lansat deodată 5 submarine, din cele 20 din programul pe 1937, cari n'au stat pe cală decât 6 luni.

■ *Modernizarea cargo-urilor italiene.*

In ultimii ani, de când a început goana construirii navelor de război șantierele italiene nu prea au mai construit noi unități pentru flota de comerț.

Totuși, aceasta nu înseamnă că flota de comerț nu a evoluat. Intr'adevăr, majoritatea cargo-urilor, construite dela 1925 la 1928, de câte 6200 tone, au intrat în șantiere, pentru a fi modernizate și în special, pentru a li se face modificări la mașină, în vederea obținerii unei viteze mai mari decât cea prezentă (10—11 noduri).

La aceste nave, *Fella, Cellina, Feltre, Rialto, Citta-di-Bari, Rodi, Egitto și Egea,* a fost înlocuit vechiul aparat motor, cu un motor Diesel-Fiat, cu dublu efect și 2 timpi, cu 6 sau 5 cilindri.

Cilindrele au diametrul 640 mm. și cursa pistonului de 1,160 m. Puterea normală, desvoltată la 120 rotații este 5800 C. V. efectivi. (Vechile motoare nu aveau decât 2500 C. V.). Noul motor ocupă, exact celaș spațiu ca și și vechiul motor.

In afară de această schimbare importantă, au fost instalate și noi cârme cu safranul semi-compensat tip *Simplex.*

S'au mai făcut și alte noi instalații de încălzire, frigorifer, au fost amenajate 16 cabine, cu 1-2-3 paturi pentru un total de 40 pasageri.

La probe, aceste nave au avut, la 116 rotații și 4550 C. V., o viteză de 14,15 noduri, iar la 126 rotații și 6100 C. V., o viteză de 15,17 noduri.

Primele 5 nave, arătate mai sus, erau puse pe linia Italia — America de West, prin Panama (Trieste - Genova - Vancuver) și executau tot parcursul dus-întors, în 122 zile. Acum după noile modificări, acest parcurs, a fost redus la 105 zile(inclusiv zilele de escală).

JUGOSLAVIA

■ *Flota de război sporește.*

Guvernul ar fi hotărât grabnica construire a 10 distrugătoare, dintre cari, două vor fi construite la *Split,* iar restul în Germania.

■ *Construirea unui port nou.*

La gura fluviului *Neretva,* se va construi un nou port, care se va numi *Alexandrow.*

Costul lucrărilor de construcție, se ridică la 30 milioane dinari.

■ *Linie de navigație până la Constanța.*

Compania jugoslavă de navigație *Zetska Plovidba* a înființat „linia balcanică'', care trece prin *Susak, Triest, Veneția, Split, Dubrovnik, Corfu, Pireu, Istambul, Varna și Constanța.*

Dacă jugoslavii, au găsit că această linie este necesară și va avea totdeauna călători și mărfuri, am putea face cu ei o convenție prin care să se stabilească că această linie să fie deservită alternativ de nave jugoslave și române.

Cu prilejul intrării în serviciu a nouilor lebede *Transilvania* și *Basarabia,* celelalte lebede mai bătrâne, *Dacia* și *Regele Carol I,* desigur că vor fi scoase de pe linia Constanța—Alexandria, și atunci ar putea foarte bine să fie puse pe noua linie *Constanța* —

Susak, care cu siguranţă, că va fi totdeauna aglomerată de turiştii atraşi de frumuseţile Adriaticei.

Nu pretindem să-i concurăm pe jugoslavi, dar nu vrem să lăsăm în mâna altora drepturile cari ni se cuvin nouă, prin reciprocitate.

JAPONIA

■ *Chiurasate de 43.000 sau 46.000 tone ?*

Presa engleză, a anunţat, că Japonia ar construi 4 chiurasate de 53.000—46.000 tone, dintre cari, două ar fi în construcţie, din a doua jumătate a anului 1937, iar alte două, vor fi puse în lucru, anul acesta.

Acest tonaj, trece cu mult peste tonajul stabilit în tatatul dela Washington, pentru nave de linie, aşa că, a neliniştit cercurile marinăreşti superioare, cari se vedeau obligate să-şi revizuiască programele navale.

Totuşi, după declaraţiile amiralului *Moda*, (directorul Serviciului Informaţiilor la ministerul Marinei), orice svon, care anunţa că Japonia ar construi, sau ar proecta să construiască nave de război, cari să depăşească limitele tratatului dela *Washington*, *sunt complect false*.

■ *Olimpiada din 1940.*

Comitetul olimpic japonez, nu a fixat încă localitatea, unde se vor disputa anumite probe nautice.

Numeroase oraşe şi porturi, îşi revendică onoarea de a fi teatrul acestor probe nautice. Cele mai favorizate sunt *Uraga* şi *Kama Kura*. Primul este legat de Tokio, prin o stradă modernă, lungă de 50—60 km. de Tokio, iar celalt, are o poziţie încântătoare la baia *Tateyama*, la 100 km. de Tokio.

■ *Lansarea a două mari portavioane.*

Cu tot secretul pe care îl păstrează autorităţile jopaneze, în materie de construcţii navale, s'a aflat, că la 16 şi la 20 Noembrie, au fost lansate de pe cală, două mari portavioane. Unul, de 9.000 tone teplasament, *Chiyoda*, a fost construit la *Kure*, iar celalt de 10.000 tone, *Hiryu*, a fost construit la *Yokohama*.

LA EXPOZIŢIA INTERNAŢIONALĂ DIN PARIS
ŢIGARETELE „CAROL II"
au obţinut un succes desăvârşit.
Acest succes indică îndeajuns excelentele calităţi ale acestui produs.
ŢIGARETA „CAROL II"
CAM
Carol II
CASSA AUTONOMĂ A MONOPOLURILOR REGATULUI ROMÂNIEI
ULTIMA EXPRESIE DE CALITATE ŞI ELEGANŢĂ: CUTIA CU ŢIGARETE „CAROL II"

Hiryu, va avea 12 tunuri de 127 mm. A.A. și va lua la bord 50 avioane. Odată cu intrarea în serviciu, a acestor două nave, flota japoneză va avea 7 nave portavioane moderne, dintre cari două au 27.000 tone, iar cinci au dela 7.000—10.000 tone.

■ *Penuria oțelului încetinează construcțiile navale.*

Dela începerea războiului cu China, construcția navelor în șantierele japoneze, a început să sufere o încetinire, care ar fi datorită lipsei oțelului.

■ *Ce flotă au azi japonezii.*

Viteaza flotă de război est compusă din:

9 chiurasate, 4 portavioane, 30 crucișetoare, 50 distrugătoare, 50 submarine și 1000 avioane de manevră.

■ *Concentrarea armatorilor japonezi pentru a monopoliza traficul chinez.*

Japonia proectează gruparea într'o singură asociație a tuturor armatorilor, cari au interese în China. Capitalul acestei asociații, nu va fi sub 200 milioane yeni, reprezentat prin 115 nave, cu un tonaj de 300.000 tone.

Noua societate, va emite acțiuni în valoare de 150 milioane yeni. Flota va fi sporită în curs de 5 ani cu 30%.

NORVEGIA

■ *Ultimul velier, cu deplasament peste 100 tone, a fost vândut.*— Este vorba de schooner-ul *Gad,* de 240 tone, care a fost vândut unui armator suedez. Așa că astăzi, Norvegia nu mai are decât veliere mai mici ca 100 tone, cari sunt însă în număr foarte mare și sunt întrebuințate aproape exclusiv pentru pescuit.

■ *Flota de comerț.* — In Norvegia, există o asociație a armatorilor, cu 324 membri, cari reprezintă un tonaj brut de 3.955.000 tone. Această asociație urmărește cu atenție viața maritimă a Norvegiei și aduce soluții atunci când factori noi, apar în calea desvoltării normale a flotei norvegiene.

Astfel, în ultimii ani, regimul contingentărilor, a început să reducă mult transportul lemnăriei de export, din patrie.

Atunci soluția a fost găsită prin schimbarea caracterului navelor de transport; au construit nave-cisterne, cele mai frumoase și mai bune nave cisterne. La 1 Ianuarie 1937, aveau 225 nave cisterne, pentru un total de 1.543.439 tone brute, dintre cari numai 46 nave, cu 247.335 tone, erau nave cu vapori, restul fiind motonave. Numai după 6 luni, dela această dată, erau în construcție, încă 42 petroliere de 400.000 tone.

Deasemenea, asociația a mai găsit că e nevoe de nave speciale, pentru transportul fructelor; în consecință vreo câțiva armatori, au și construit un număr de nave-bananiere, cari sunt mult căutate pentru instalațiile speciale frigoriferice, cât și pentru viteza lor.

De curând, au construit în șantierele *Gotawerken* din *Gotemburg,* una dintre cele mai mari nave petroliere, *Petrofina,* care are deplasament, 15300 tone și viteza, 15 noduri. A fost închiriat pentru transporturi societății belgiene de petrol *Petrofina.*

OLANDA

■ *Subvențiile statului.*

Ministerul de Finanțe, a declarat că Societatea pentru protecția intereselor maritime, a plătit în 1936, subvenții în sumă de 23.804.125 fiorini, garantați prin hipoteci de primul rang.

La 1 Decembrie 1937, această sumă, se redusese la 10.625.451 fiorini ca urmare a mai multor amortisări.

■ *Propaganda șantierelor navale în America de Sud.* — Șantierele navale din *Graningen,* întreprind o mare propagandă în America de Sud, cu scopul de a arăta, ce avantaje oferă navele de cabotaj, cu motoare, construite în acele șantiere.

Acest grup de șantiere, se numește *N. V. De Nederlandsche Compagnie voor den bouw van Speciale an Kustvartwingen* (companiile olandeze pentru construcții de nave speciale și nave de coastă).

Se speră că această propagandă, va avea rezultate foarte fructuoase în America latină.

PORTUGALIA

■ *Nave noui de comerț.*

Cea mai mare societate portugheză de navigație *La Companhia Nacional de Navegaçao,* va construi în curând 4 cargouri și 3 nave de pasageri, dintre cari unul va fi de 10.000 tone și va avea 16—17 noduri, viteză. Toate aceste construcțiuni, vor costa circa 2.300.000 lire sterline. Guvernul va acorda o subvenție, a cărei cifră încă nu a fost fixată.

Astăzi, această companie are o flotă compusă din: 18 nave cu cari asigură transporturile de pasageri și mărfuri între metropolă și coloniile portugheze din Africa orientală și Africa occidentală.

POLONIA

■ *Crearea unui mare șantier naval la Gdynia.*

Intre Guvernul polonez, firma *J. Samuel White & Co. Ltd.* din *Cowes* (Anglia) și cel mai însemnat grup polonez de oțelării și construcții mecanice, *Waspolnota Interesow,* s'a semnat un acord prin care se stabilește că la *Gdynia* vor face un mare șantier naval polonez în care se vor putea construi nave până la 11.000 tone.

Materialele și mâna de lucru, vor fi poloneze, iar contribuția va fi supraveghiată de experți englezi.

Noul șantier se va numi *Stocznia Gdynska.*

■ *Alte comenzi de nave.*

Departamentul maritim din ministerul Comerțului și Industriei, a intocmit un program naval cuprinzând construirea o două vapoare de marfă de 4.600 tone brute fiecare pentru legătura cu *Mexico,* două nave mixte de câte 10.800 tone brute pentru traficul Atlanticului de Nord, două vapoare de marfă de câte 1000 tone brute pentru traficul cu țările baltice și unul de 1940 tone brute pentru Levant.

Deasemeni și o întreprindere de cărbuni va comanda o navă specială de 2900 tone bruto.

■ *Traficul portului Gdynia în 1937.*

In cursul anului 1937, au intrat și ieșit din *Gdynia* 11.525 nave cu un tonaj de *11.273.561* tone nete. La 5766 nave cu 5.638.618 tone au intrat și 5759 nave cu 5.635.343 tone, au eșit.

Numărul 53, reprezintă cifra zilnică aproximativă a navelor comerciale cari staționează la Pireu.

Pavilionul cel mai frecvent este al Suedezilor, apoi al Polonezilor; Pavilionul german vine în locul al III-a înaintea pavilionului englez.

PANAMA

■ *Lărgirea canalului.*

Congresul Statelor-Unite a adoptat o rezoluție prin care guvernatorul Canalului Panama este însărcinat să studieze mijlocul de a mări capacitatea traficului prin canal așa că în viitor să se poată face față nevoilor viitoare ale navigației.

Va fi o muncă foarte lungă, pentrucă numai pentru studiile preliminare pentru lărgirea canalului, este nevoe de cel puțin 5 ani, iar pentru stabilirea devizelor vor mai trebui încă 3 ani. Ca urmare, lucrurile nu vor putea fi începute înainte de 1946 și probabil vor dura 10 ani, deci ar putea fi inaugurate în 1956.

■ *Dela 1 Martie 1938,* se aplică noui reguli pentru *jauge-ajul* navelor ce trec prin canal. Până în prezent, taxele se plăteau după diferite regule de jauge-aj, dar în urma unei anchete ordonate de președintele *Roosevelt,* s'a întocmit, încă din 1926, un regulament nou care de-abia, dela 1 Martie 1938, se aplică.

Astfel navele încărcate, cari trec prin canal, vor plăti 90 cenți per tonă, iar cele cari sunt descărcate, numai 72 cenți per tonă.

„MICA"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ MINIERĂ

CAPITAL SOCIAL LEI 140.000.000 ✱ REZERVE LEI 31.793.705

BUCUREŞTI III,
STRADA B. MUSSOLINI Nr. 36-38
TELEFON: 218/61

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija.
MINA DE CĂRBUNI: Ţebea. — CARIERELE: Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

■

Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratoare proprii.

BILETE DE VAPOR

PENTRU TOATE LINIILE DE NAVIGAŢIE
DIN EUROPA, AMERICA, ASIA, AFRICA, OCEANIA

CROASIERE

IN MEDITERANA, FIORDURILE NORVEGIEI,
AFRICA DE VEST, INDIILE OCCIDENTALE,
AMERICA, INDIA, JAPONIA

VOIAJE IN JURUL LUMII

ORICE BILETE DE CĂLĂTORIE ROMÂNE
ŞI INTERNAŢIONALE PENTRU TREN ŞI AVION

ORGANIZAŢIA NAŢIONALĂ ROMÂNĂ DE VOIAJ ŞI TURISM

EUROPA

CENTRALA: BUCUREŞTI, STR. DOAMNEI No. 1
AGENŢII IN TOATĂ ŢARA

STATELE-UNITE

■ *Leviathan la fier vechi.* — Marele transatlantic american *Leviathan,* Ex-*Vaterland,* construit în Germania, în 1914 şi cedat Statelor-Unite, după război, ca despăgubire, a fost vândut ca fer vechi, unei societăţi engleze de demontat vapoare, cu 800.000 dollari.

■ *Noul crucişetor Brooklyn,* a fost predat Marinei militare, de către arsenalul din New-York.

Reamintim că acest crucişetor, a fost pus pe cală, în 1935 şi lansat în 1936. Impreună cu crucişetorul *Philadelphia,* fac parte din primele unităţi terminate, dintr'o serie de 9 crucişetoare de tip B. Sunt cele mai puternice nave din această clasă şi nu se pot compara decât cu crucişetoarele japoneze de tip *Mogami.*

Au următoarele caracteristici: deplasament Washington 10.000 tone, lungime 183 m., lăţime 18 m., pescaj 6 metri.

Aparatul motor e construit din turbine cu angrenaje, de 100.000 C. V., cari au dat la probe 32,70 noduri.

Artileria principală cuprinde 15 tunuri de 152 mm., grupele în 5 turele triple (3 la prova şi 2 la pupa). Artileria A. A. cuprinde 8 tunuri de 127 mm şi un număr oarecare de tunuri de calibru mai mic şi mitraliere A. A. Tunurile de 127 mm., sunt aşezate pe afete simple câte 4 de fiecare bord, în dreptul coşurilor.

Instalaţiile de conducerea tirului (F. D.), sunt dublate la prova şi pupa.

La pupa se află un hangar, în care încap 6 avioane. Pentru lansarea lor există, tot acolo două catapulte.

Cu aceste două crucişetoare, Statele-Unite, au 27 crucişetoare de 10.000 tone, dintre cari 18 de tip A (cu tunuri de 203) şi 9 de tip B (cu tunuri de 152), la care se mai adaugă şi 10 crucişetoare tip B. de 7000 tone, mai vechi şi încă două, de 7500, cari se vor pune în lucru anul acesta.

SUEDIA

■ *Programul naval.*

Pentru perioada 1938—1942, programul de construcţii cuprinde *3 crucişetoare-chiurasate,* de 8000 tone, *4 torpiloare, 3 submarine costiere,* o navă atelier şi 12 avizo-uri şi canoniere.

Costul întregului program, se ridică la circa 180 milioane coroane.

■ *Flota de comerţ este în declin.*

Ministerul Comerţului, a făcut un raport, prin care arată că flota de comerţ este în scădere. Anul trecut, au eşit din compunerea flotei, 24 nave, cu un total de 22.320 tone, iar în ultimii cinci ani, au eşit 248 nave, cu 226.437 tone.

Cauza principală a acestei micşorări a flotei, este vânzarea navelor în străinătate.

Astfel, în 1934, au fost vândute 49 nave, de 64.467 tone, în 1935, 51 nave, de 77.261 tone şi în 1936, 39 nave, cu 53.857 tone.

SUEZ

■ *Blocarea canalului.*

Din cauza unei manevre greşite, un vapor sub pavilion elen, a eşuat travers, pe canal împiedecând astfel navigaţia. Pupa şi elicea se înfundaseră la 3 m. în nisip.

După 19 ore nava elenă a reuşit să părăsească acel loc, liberând astfel navigaţia.

TUNISIA

■ *Transportul vinurilor tunisiene.*

Oficiul protectoratului francez, în Tunisia, a publicat nota următoare:

Guvernul, a trebuit să arbitreze conflictul care s'a ivit cu prilejul transportării vinului tunisian în Franţa, cu *nave-cisternă* şi a ajuns la 3 consideraţii esenţiale:

1) viticultorii, in mod unanim, consideră că în interesul producţiei, trebuesc menţinute *navele-cisterne.*

2) Principiul libertăţii comerciale, nu poate permite ca sub protecţia Statului, un armator singur să-şi asigure un monopol sau un mod de transport mai avantajos, pentru unii negustori.

3) Interesele reprezentate, prin industria butoaelor, camionajului, precum şi mâna de lucru, trebue să fie protejate.

UNIUNEA SUD-AFRICANĂ

■ *Plan de modernizare a portului Cap.*

O soc. olandeză, specializată în a câştiga terenuri noui gonind marea a obţinut un contract pentru modernizarea portului Cap. Toate aceste lucrări, se ridică la suma de lire 1.125.262.

URUGUAY

■ *Taxe pe tonajul dezarmat la Montevideo.*

Un decret, publicat în Monitorul Oficial, fixează că în portul Montevideo, cei cari ţin o navă dezarmată, mai mult de 30 zile, vor plăti o taxă lunară, ale cărei cote sunt prevăzute într'un decret special.

Această măsură este luată, pentru a mai descongestiona portul Montevideo, de numeroasele vapoare, cari neavând navlu, stăteau legate la cheu, blocând în acest mod, portul .

Recenzii

Revue Technique „Sulzer".

Articolul de fond din ultimul număr al revistei „Sulzer" ne dă o descriere detaliată a nouei locomotive Diesel-Sulzer de 4400 C.P., pusă recent în serviciu de către compania de Căi Ferate Paris-Lyon-Méditeranée care îşi poate revendica cu drept cuvânt titlul de cea mai puternică locomotivă Diesel din lume. Ea a fost construită pentru remorcarea trenurilor rapide pe linia Paris-Menton de 1111 km. lungime, fără a se reaproviziona cu combustibil sau apă pe tot parcursul rutei. Locomotiva poate remorca un tren de 450 tone la viteza mijlocie de 100 km. ora.

Un al doilea articol descrie un amortizor dynamic de vibraţii giratoare desvoltat special de casa Sulzer pentru motoare Diesel de mare viteză. Un al treilea articol tratează despre posibilităţile de captare de ape subterane prin instalaţii de pompare. Un al patrulea articol se ocupă de abatorul de export din Constanţa, (România) instalat de casa Sulzer ca antreprenoare generală.

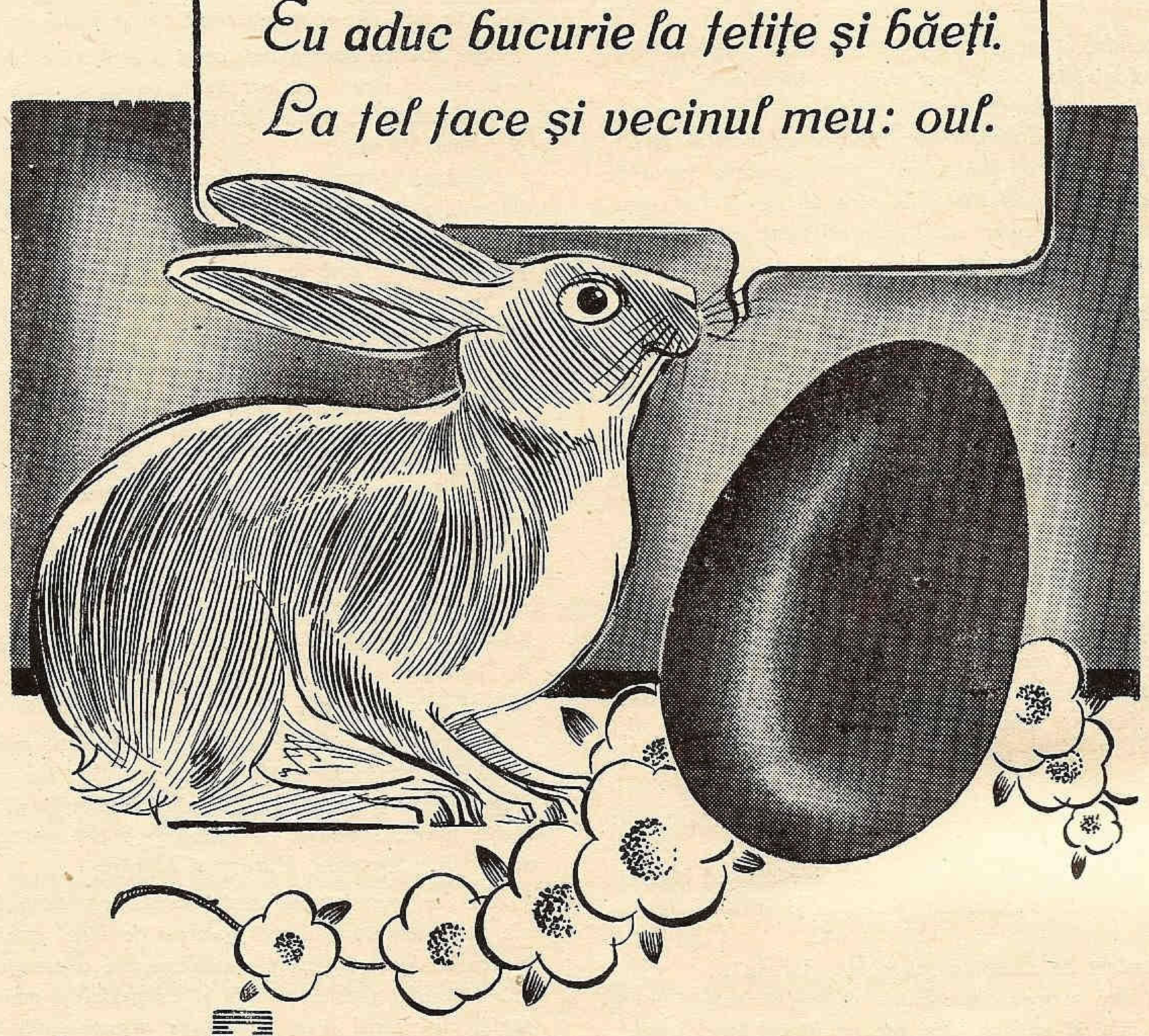
Intr'o serie de mici notiţe se mai menţionează: o dragă pentru minereuri de cositor de pe un lac din Indiile-Olandeze echipată cu 3 motoare Diesel-Sulzer, construită în Olanda şi remorcată în trecerea peste ocean către locul de destinaţie; o şalutieră franceză prevăzută cu motoare Sulzer-Diesel; o staţie de pompare în Egipt, un antrepozit frigorifer în Palestina, o instalaţie frigorifică într'un hotel din Belgrad, o instalaţie frigorifică pentru uscarea cocksului în Locarno precum şi o serie de tancuri de combustibil care au fost efectuate de firma Sulzer pentru echiparea portului Basel pe Rin.

Radu Ciocârdel. *La circulation générale des eaux de la Mer Noire.*

Harnicul membru al Ligei şi colaborator al revistei a dat la iveală şi donat bibliotecei noastre studiul de mai sus, urmare nu numai a scrierilor anterioare consultate, ci şi a lucrărilor sale proprii făcut în Marea Neagră, atât la bordul navelor Serviciului Hidrografic al Marinei, cât şi cu îmbarcaţiuni proprii.

Parte din studiu a fost publicat şi în revista noastră; autorul a ţinut să facă cunoscute cercetările sale şi în străinătate, prin „Buletinul Societăţii Regale Române de Geografie" şi broşuri aparte.

Toată lauda tânărului autor, exemplu pentru alţi tineri.


Eu aduc bucurie la fetițe și băeți.
La fel face și vecinul meu: oul.

Însă nu uitați că LOZUL LOTERIEI DE STAT aduce milioane

N'ați cumpărat luna trecută un loz? Cumpărați-l acum.

Loteria de Stat

TRAGEREA CLASEI

A III-a LA
15 MAI 1938

Rezultatul subscripţiei pentru construcţia noului vas-şcoală „Mircea"

Cuvântarea D. Col. Iernici la Societatea Centrală Agricola

Iubiţi Colegi,

In calitate de membru al ligei navale române, am urmărit cu viu interes străduinţele acestei ligi, pentru a strânge fondurile trebuitoare construirii unui vas-şcoală, atât de necesar marinei noastre de război.

State mai puternice şi cu resurse mai mari ca ale noastre, cum sunt Italia şi Polonia, iar altele mai mici, ca Jugoslavia, Turcia, Grecia şi Bulgaria, au înzestrat marinele lor de război cu nave-şcoală, prin dărnicia contribuţiunilor cetăţenilor acestor ţări.

Discutând într'o zi, cu un prieten situaţiunea aceasta destul de gravă, am ajuns la concluzia tristă, că vina trebue să cadă asupra acelor români, cari au uitat, că singura religiune, singurul cult, este religia patrimoniului patriotic, este cultul apărării naţionale.

Astăzi când conştiinţa românească pare să fi luat un avânt aşa de hotărâtor pentru soluţionarea problemelor naţionale şi cum subscripţia publică, trebue să păşească cu mişcări mai repezi spre ţel, întrucât în 2 ani, abia s'au adunat 5 milioane lei pe întreaga ţară, ne vom simţi prea fericiţi, să nu tulburăm acest zbucium creator, pentru a căuta pe cei vinovaţi de greşala întârzierei.

Nava-şcoală este în curs de executare în Germania, va costa 80 milioane lei şi va fi gata la 1 Ianuarie 1939.

Shakespeare, cel mai mare poet dramatic englez, zicea că „omul care nu face greşeli, nu face nimic bun".

Filozoful Vasile Conta, mai idealist, a spus că: „ideile mari pornesc totdeauna din sufletele mari. Cei mici se mulţumesc să stea închişi în egoismul lor, ca într'o cetate, unde nu poate pătrunde lumina strălucitoare a altruismului. Egoiştii ne-având nici un ideal, trăesc fără să cunoască suprema fericire a vieţei, nici puterea şi dorinţa de a lupta pentru un triumf, ce nu poate fi al lor".

D-lor, cred că n'ar fi de prisos, dacă v'aşi pune la curent în chip foarte sumar, cu ligile navale ale vecinilor noştri.

Liga navală Jugoslavă, *Jadranska Straja, Santinela Adriaticei, are un număr de 97.000 membri din societate şi 137.000 din tineretul şcolar.*

Ea a donat marinei de război vasul-şcoală „Jadran".

Liga Poloneză. *Are o organizaţie foarte puternică, putând servi de model ţărilor mici şi mijlocii, deşi are un litoral foarte redus. A dăruit marinei militare vasul-şcoală „Dar Pomorza". Are 1 milion membri şi 9 transatlantice.*

Liga navală bulgară *a înfăptuit o serie de realizări care-i fac onoare. Are 10.000 membri.*

Liga navală greacă. *Ce să vă spun de ea? Este deajuns să vă reamintesc, că unul din cele mai impunătoare vase ale flotei de război, crucişetorul „Averof" vas amiral, a fost dăruit de un singur membru, marele patriot Averof.*

Liga Navală Română. *Intr'o ţară cu o populaţie de 20 milioane ca a noastră, liga navală are numai 4 mii membri. Se vede că la noi, n'a prins încă dragostea de mare şi nici n'am ascultat de sfatul marelui patriot M. Kogălniceanu, care a spus, că „cheia mântuirei noastre, este drumul Dunării, spre marea largă".*

*D-lor, veţi săvârşi o foarte bună operă patriotică, înscriindu-vă cât mai mulţi în liga navală. Cotizaţia anuală este foarte mică, cuprinzând în ea şi revista „*Marea Noastră*", cu foarte interesante subiecte marinăreşti şi redactată cât se poate de frumos.*

Liga noastră navală are totuşi o înfăptuire concretă, care-i face o deosebită cinste. A luat iniţiativa de a realiza prin subscripţie publică, suma necesară dotării marinei militare cu un modern, nou şi falnic, Mircea.

Bătrânul Mircea, a fost scos din serviciu, după ce mai bine de 50 ani, a răscolit talazurile tuturor mărilor, a slujit la o rodnică activitate nautică şi technică, în fine a servit la avântul şi pregătirea tuturor cadrelor ofiţereşti, a gradelor inferioare şi a întregii noastre marine de război.

Marea Noastră, revista ligei navale, scrie într'un număr recent că fără Mircea, noi n'am fi avut marinari.

In situaţia actuală, când toate ţările se înarmează tot mai mult şcolile noastre de marină nu mai au nave unde tinerii, să-şi facă practica plină de răspunderile marinăreşti.

Astăzi ţara mărită, este singura pe lume fără navă şcoală şi cum posibilităţile financiare nu permit decât într'o slabă măsură, trimiterea în străinătate a tineretului pentru studii navale, rezultă în mod fatal, o alarmantă primejdie pentru marina naţională.

Acei cari au făcut războiul de întregire al neamului, cunosc bine, toate lipsurile de care s'a resimţit armata noastră, în perioada de mobilizare şi ce consecinţe dezastruoase au avut ele, asupra operaţiunilor militare din prima fază a campaniei.

A urmat perioada de refacere. In această perioadă, pregătirea armatei, fiind îndrumată pe linia unei doctrine izvorîtă din experienţa şi învăţămintele războiului şi însufleţită prin activitatea misiunei franceze general Berthelot, ne-a dat marea surpriză, cu răsunătoarele succese: Mărăşti şi Mărăşeşti.

Am deci convingerea nestrămutată, că instituţiunile importante ale ţărei, donatorii şi toţi oamenii de bine, patrioţi luminaţi, vor judeca cu luare aminte că problema are o esenţială înrâurire asupra viitorului patriei noastre şi cu graiul şi mai cu deosebire cu fapta, cu creerul şi cu inima, vor depune toate sforţările de cari sunt capabili, pentru acoperirea cât mai repede a fondurilor necesare vasului şcoală Mircea, înzestrând cu el, brava noastră marină.

Liga navală română, aduce prin glasul meu, cel mai cald apel societăţei centrale agricole, solicitând sprijinul ei, dintr'un înalt sentiment patriotic, iar votul D-voastră, pentru aprobarea unei subscripţii de cel puţin una sută mii lei, pentru vasul Mircea, să-l daţi din toată inima cu credinţa nesdruncinată, că înfăptuiţi una din cele mai mari şi mai sfinte datorii, ale sufletului şi neamului românesc.

Colonel IERNICI

Prin lista nr. 308 încr. agenţiei N. F. R. Silistra	300
Dela aşezământul pentru ocrot. orbilor din Timişoara au subscris:	
I. Ströbl	20
Gh. Vaşkor	32
Ernest Iscuşi	20
Phöbus	10
I. şi P. Jäger	20
Österrcicher I.	20
Prin lista încred. Atelierului CFR. Cluj, s'a subscris de către:	
Ing. Bucur Oct.	100
Ing. Vidoveszky Francisc	50
Ing. Steiner Isidor	50
Ing. Lam Bela	30
Ing. Viniţchi Xenof	50
Ing. Pitea D-tru	50
Ing. Casacencu Vlad	30
Ing. Domşa	50
Ing. Sulariu Dosoftei	50
Ing. Popa St.	50
Ing. Purcariu	50
Biuroul Ad-tiv	130
Secţia de locomotive	1.120
Secţia de vagoane	435
Biur. technic de expl.	265
Atelierele Apahida	1.330
Coşlariu	470
Tg. Mureş	710
Turda	200
Reviziile de vagoane Teiuş	415
Turda	120
Războeni	405
Bistriţa	220
Tg. Mureş	130
Neagu Ciobotă, C-ţa	100
Adam Făgărăşeanu, C-ţa	100
LT., Constanţa	100
Prin lista nr. 993, încr. primăriei Câmpulung-Muscel	200
Fraţii Kleiner-Bucureşti	200
Dragomir Niculescu-Bucureşti	3.000
Prin lista încr. d-lui C. Besnea din Câmpina au subscris d-nii:	
Petre Bulyghin	500
Corneliu Eitel	500
Ing. George Havranek	500
Avocat Victor Rădulescu	1.000

Camera de Agricultură, Ismail	300
Pers. Ad-ţiei Financ. Ismail	220
Pers. Primăriei Reni-Ismail	165
Primăria Chilia-Nouă, Ismail	645
Diverşi, prin listele nr. 710-11, din Ismail	938

Din Brăila :

Sava Cerchez	40
Cpt. V. Tomescu	60
S. Goldner	20
Ilie Kaufman	20
M.	40
„Danubenco" s. a. r.	50
Prin lista nr. 964, încr. d-lui c-dor Dumitriu, din Brăila, au subscris diverşi suma de lei	930
Idem prin lista nr. 2463 încr. depoz. de fabric. CAM din Storojineţ	300
Ţes. mec. „Stan Rizescu", Buc.	1.000
Pref. Jud. Trei Scaune	295
Plot. Andronic Gh., şef post, Jand. Băneasa-Constanţa	400
Plot. Moroianu D., şef post. Jand. Petroşani-Constanţa	400
Trancu-Iaşi	200

Prin lista nr 22, încr. d-nei Maria F. Iacob-Bucureşti :

Dimitrie Nestor	3.000
E. M. P.	2.000
Maria Iacob	500
Insp. Em. Comşa, din Arad	250

Prin lista nr. 1580, încr. lic. de b. „Al. Papin Ilarian" din Tg. Mureş, au subscris d-nii :

Profesori	990
Pers. fabr. de cauciuc „CAUROM" din Cernăuţi	1.070
Elevii cl. IV-a dela şc. prim. nr. 8 din Arad	240
Elevii cl. III-a a lic. comerc. din Tg. Jiu	100
Pers. Percepţiei circ II comunală din Brăila	820
O. Balian, Brăila	100
Pers. sindic. alimentar, Brăila	280
D-l Lazăr Costiner a colectat dela funcţ. sucurs. firmei „Bourne & Co.", Brăila	220
Diverşi din Brăila, prin lista nr. 1377	665
Idem lista nr. 411	505
Lista nr. 423	240
Idem lista nr. 1378	220
Prin Insp. şcolar Brăila, dela scoli	1.637
Fabr. de cauciuc s. a. r. din Braşov	250
Industria de Cânepă din Banat S. P. A.	100
Bişov Robert-Bucureşti	100
Intrepr. Tech. Române-Buc.	500
Maior N. Kiriţescu-Buc.	200
Străjerele cl. VI din şc. primară nr. 36 fete, Bucureşti	150
Liceul Naţional din Iaşi : (cl. I A, 102 ; cl. II A, 87 ; ctl. II B, 39 ; cl. III A, 104 ; cl. III B, 31 ; cl. I B, 63 ; cl. IV A, 80 ; cl. IV B, 44 ; cl. V A, 50 ; cl. V B, 65 ; cl. VI A, 31 ; cl. VI B, 40 ; cl. VII ist. 25 ; cl. VII liter. 22 cl. VIII liter. 24 ; corpul prof. diferenţa) ; total lei	914
Fabr. de frînghii „*Firul*" din Galaţi	500

Muzica bazei navale fluviale din Galaţi va da un concert la Radio în după amiaza zilei de 28 Mai, sub conducerea d-lui şef de muzică Tocariu.

ARAGAZ

ARAGAZ

Combustibilul ideal pentru gospodării şi cu nenumărate întrebuinţări în industrii şi meserii.

MUNCA, TIMP ŞI BANI

economisiţi întrebuinţând **ARAGAZ**

Cereţi depozitarului din oraşul Dv. să vă demonstreze cât de economic vă revine întrebuinţarea de **ARAGAZ** *în comparaţie cu alte combustibile.*

DEPOZITARI IN TOATE ORAŞELE DIN ŢARA

LA BUCUREŞTI

Magazinul „SANITAS", B-dul I. C. Brătianu, 36 ✱ Tel. 2.31.55

ITINERARIUL LINIEI IV: DUNĂRE – LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	PELEȘ	OITUZ	ARDEAL
GALAȚI (BRĂILA)	—	7 h.	13 / IV	30/ IV	23/ V
SULINA	17 h. —	— 20 h.	13 „ 13 „	30 30	23 „ 23 „
CONSTANȚA	6 h. —	— 9 h.	14 „ 20 „	1 / V 2 „	24 „ 25 „
ISTANBUL	7 h. —	— 8 h.	21 „ 21 „	3 „ 3 „	26 „ 26 „
TRIPOLI	8 h. —	— 6 h.	25 „ 26 „	— —	30 „ 1 /VI
BEIRUT	8 h. —	— 20 h.	26 „ 28 „	8 „ 9 „	1 „ 3 „
HAIFA	6 h. —	— 8 h.	29 „ 30 „	10 „ 11 „	4 „ 5 „
JAFFA T. AVIV (facult.)	10 h. —	— 12 h.	31 „ 1 / V	11 „ 12 „	5 „ 6 „
ALEXANDRIA	8 h. —	— 12 h.	— —	14 „ 16 „	— —
PORT-SAID (facult.)	8 h. —	— 12 h.	2 „ 5 „	17 „ 19 „	7 „ 9 „
JAFFA T. AVIV (facult.)	13 h. —	— 9 h.	— —	— —	— —
HAIFA	13 h. —	— 18 h.	— —	— —	— —
TRIPOLI	10 h. —	— 12 h.	— —	— —	— —
MERSINA (façult.)	11 h. —	— 18 h	— —	— —	— —
IZMIR (facult.)	8 h. —	— 18 h.	9 „ 9 „	23 „ 23 „	13 „ 13 „
ISTANBUL	8 h. —	— 10 h.	10 „ 10 „	25 „ 25 „	14 „ 14 „
CONSTANȚA	14 h. —	— 20 h.	11 „ 15 „	26 „ 28 „	15 „ 19 „
SULINA	7 h. —	— 8 h.	16 „ 16 „	29 „ 29 „	20 „ 20 „
GALAȚI	16	—	16 „	29 „	20 „

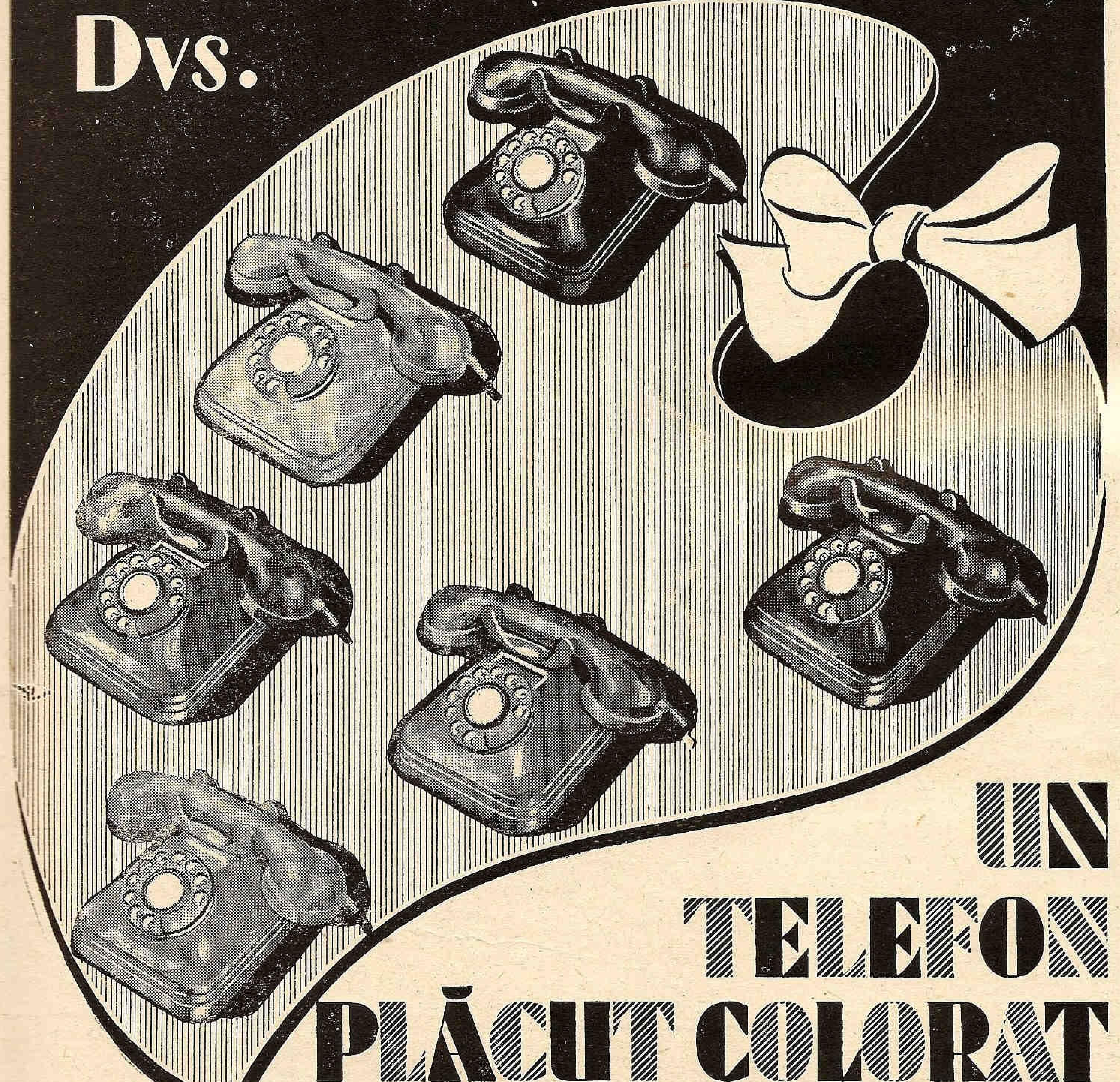
NOTE: Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunării în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte, fără aviz prealabil.

ITINERARIUL LINEI V: DUNĂRE — MAREA EGEE

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	OITUZ	BUCUREȘTI	OITUZ	BUCUREȘTI
GALAȚI	—	7 h.	20/ IV	19/ V	17/ VI	16/ VII	14/VIII
SULINA	17 h. —	— 18 h.	20 „ 20 „	19 „ 19 „	17 „ 17 „	16 „ 16 „	14 « 14 «
CONSTANȚA	6 h. —	— 7 h.	21 „ 22 „	20 „ 21 „	18 „ 19 „	17 „ 18 „	15 « 16 «
ISTANBUL	8 h. —	— 18 h.	23 „ 23 „	22 „ 22 „	20 „ 20 „	19 « 19 «	17 « 17 «
PIREU	14 h. —	— 11 h.	25 „ 26 „	24 „ 25 „	22 „ 23 „	21 « 22 «	19 « 20 «
VOLO	11 h. —	— 13 h.	27 „ 27 „	26 „ 26 „	24 „ 24 „	23 « 23 «	21 « 21 «
STYLIS	17 h. —	— 15 h.	27 „ 28	26 „ 27 „	24 „ 25 „	23 « 24 «	21 « 22 «
SALONIC	9 h. —	— 20 h.	29 „ 30 „	28 „ 29 „	26 „ 27 „	25 « 26 «	23 « 24 „
CHIOS	6 h. —	— 20 h.	2 / V 2 „	31 „ 31 „	29 „ 29 „	28 « 28 «	26 « 26 «
sau MYTILINE (facult.)	6 h. —	— 20 h.	2 „ 2 „	31 „ 31 „	29 „ 29 „	28 « 28 «	26 « 26 «
IZMIR	6 h. —	— 18 h.	3 „ 3 „	1/ VI 1 „	30 „ 30 „	29 „ 29 «	27 « 27 «
ISTANBUL	6 h. —	— 12 h.	5 „ 5 „	3 „ 3 „	2/VII 2 „	31 « 31 „	29 « 29 «
CONSTANȚA	13 h, —	— 20 h.	6 „ 8 „	4 „ 6 „	3 „ 5 „	1/VIII 3 „	30 « 1/ IX
SULINA	7 h.	— 8 h.	9 „ 9 „	7 „ 7 „	6 „ 6 „	4 „ 4 «	2 « 2 «
GALAȚI	18 h.	—	9 „	7 »	6 „	4 «	2 «

NOTE: Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată **Lei 950**

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR:

MITIȚĂ CONSTANTINESCU

MINISTRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE DIRECŢIE:

Corneliu Cioranu (preşedinte)
George Georgescu
D. Cristescu
Christu Simionescu
Alex. Neagu
M. Mărcuş

COMISARUL GUVERNULUI:

Sergiu Nenişor

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
M. Demetrescu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

◆

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

Agenții și birouri de corespondență în toată țara

BANCOTESCU & NICOLAU S^{sori} S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREŞTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

■

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

■

OŢELURI SPECIALE „ALPINE“

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

■

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D.

de înaltă şi joasă tensiune.

■

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane.

■

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică, minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Șantiere navale, stabilimente mecanice și turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo.

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

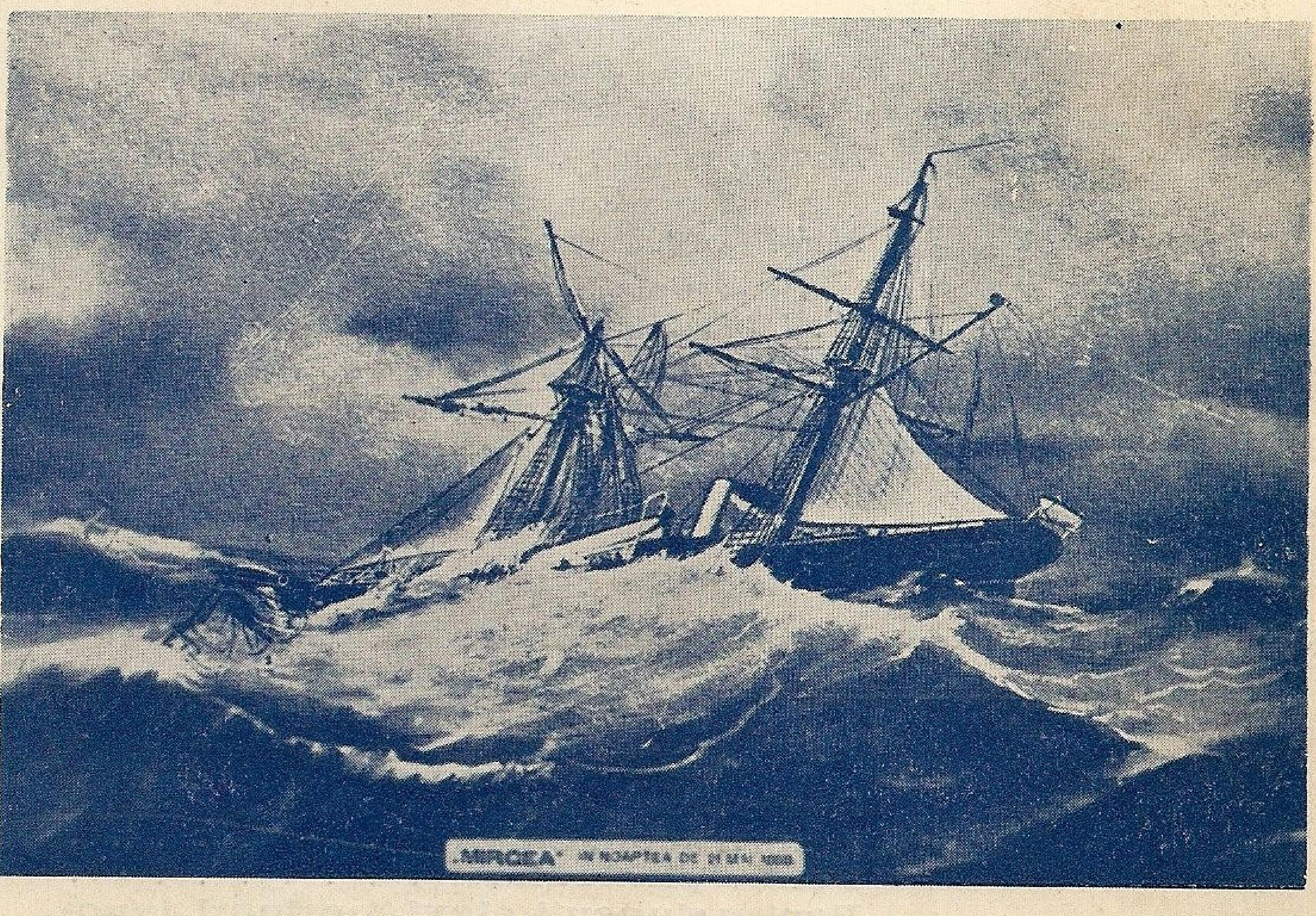
INGINER
EMIL PRAGER

Construcțiuni,
Lucrări industriale
Lucrări publice:
ȘOSELE, CĂI FERATE
CARIERE, BAZALT

BUCUREȘTI

Str. COLȚEI (fost Sfinților) Nr. 33 - Telefon: 3-95.59

MAREA NOASTRA



BRICUL „MIRCEA" PE FURTURNA DIN 1888.

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

o. 6 — ANUL VII
UNIE 1938

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMAN
PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director: Comandor A. NEGULESCU — Secretar: CONSTANTIN TOM

Numărul 6

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — Bucureşti, V. - Telefon 349/08.

Iunie 19

CUPRINSUL:

* * * Un vis al lui Jean Bart se împlineşte . Pag. 203
Cpt. Săvulescu Eugen: Aspiraţiile României moderne şi politica noastră navală . . . . „ 204
Lt.-Col. † Drăghicescu: Istoricul Flotilei Române „ 207
Un admirator: Octavian Goga, cântăreţ al apelor „ 210
N. C. B. P.: „Ştefan cel Mare“ reia cursele pe Dunăre . . . . „ 212
* * * Grandioasa serbare marinărească dela Galaţi . . . . „ 214
Martor încântat: „101 de zile“ la şcoala navală din Constanţa . . . . „ 223
Marin D. Stănescu: Opinie separată la darea sentinţei în procesul Naftanail Ioachim . . „ 216
Dr. I. Claudian: Cu „Santa Maria“ la drum . . „ 229
* * * Din activitatea centralei şi filialelor . „ 231
Informaţii din ţară . . . . , 237
„ din străinătate . . . . „ 252

Supliment rezervat membrilor: No. 2 din „Marea Noastră pentru tineret“.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale de 280 lei (majori) şi 140 lei (minori).

Plata articolelor:	**Articole originale .**	**250 lei pagina**
	Compilări, recenzii	**150 „ „**
	Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat, cu tuş negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 193

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura straină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24,* 20% reducere din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.

Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.

D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.

FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.

RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi măsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol* şi *Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRARIA CULTURA ROMANEASCA, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

CIZMĂRIE

VASILE MIHAIL, *Strada Moldovei, 7,* 10% reducere la încălţăminte.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material électric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

MEDICI

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie Românească de J. Bart	„	25
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu	„	120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E. .	„	35
Marea de Ciocârdel Radu.	„	60
Cartea Apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare intocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„	10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Tropee pentru şapcă	„	200
Insigna	„	60
„ juniori	„	25

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“, „ROMÂNIA” și „DACIA”

(CU REZERVA MODIFICĂRILOR FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		DACIA	REGELE CAROL I	DACIA	REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA
		Linia I	Linia II	I	II	I	II	I	II
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 4	4/IV	11/IV	18/IV	25/IV	2/V	9/V
ISTANBUL	Sos.	Marți » 15	Marți » 15	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	6 „	12 „	20 „	26 „	4 „	10 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	7 „	13 »	21 „	27 „	5 „	11 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	7 „	14 »	21 „	28 „	5 „	12 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	— „	16 „	— „	30 „	— „	14 „
	Plec.	—	» » 12	— „	16 „	— „	30 „	— „	14 „
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 18	— „	16 „	— „	30 „	— „	14 „
	Plec.	—	D-că » 11	— „	17 „	— „	1/V	— „	15 „
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă »	Luni » 8	9 „	18 „	23 „	2 „	7 „	16 „
	Plec.	D-că » 14	Marți» 16	10 „	19 „	24 „	3 „	8 „	17 „
HAIFA	Sos.	Luni » 12	—	11 „	— „	25 „	— „	9 „	— „
	Plec.	» » 24	—	11 „	— „	25 „	— „	9 „	— „
BEIRUT	Sos.	Marți » 6	—	12 „	— „	26 „	— „	10 „	— „
	Plec.	» » 11	—	12 „	— „	26 „	— „	10 „	— „
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „
	Plec.	» « 15	» » 15	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 17	V-ri » 17	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	17 „	24 „	1/V	8 „	15 „	22 „

Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesitățile serviciului vor cere.

ITINERARIUL LINIEI: DUNĂRE—MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D. M. O.)

PORTURI DE ESCALA	Sosiri	Plecări	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ/BRAILA	—	7 h.	3/IV	30/IV	28/V	23/VI	21/VII
SOULINA	16 h.	—	3 „	30 „	28 „	23 „	21 „
	—	17 h.	3 „	30 „	28 „	23 „	21 „
CONSTANTZA	6 h.	—	4 „	1/V	29 „	24 „	22 „
	—	15 h.	6 „	2 „	30 „	25 „	23 „
ISTANBOUL	11 h.	—	7 „	3 „	31 „	26 „	24 „
	—	18 h.	7 „	3 „	31 „	26 „	24 „
SALONIQUE	7 h.	—	9 „	5 „	2/VI	28 „	26 „
	—	16 h.	10 „	6 „	3 „	29 „	27 „
LE PIRÈE	20 h.	—	11 „	7 „	4 „	30 „	28 „
	—	20 h.	12 „	8 „	5 „	1 „	29 „
IZMIR	19 h.	—	13 „	9 „	6 „	2/VII	30 „
	—	20 h.	14 „	10 „	7 „	3 „	31 „
MALTE	20 h.	—	17 „	13 „	10 „	6 „	3/VIII
	—	20 h.	19 „	15 „	12 „	8 „	5 „
NAPLES/GENES	20 h.	—	21 „	17 „	14 „	10 „	7 „
	—	20h.	23 „	19 „	16 „	12 „	9 „
MARSEILLE	8 h.	—	25 „	21 „	18 „	14 „	11 „
	—	20 h.	27 „	23 „	20 „	16 „	13 „
MALTE (fac.)	18 h.	—	30 „	26 „	23 „	19 „	16 „
	—	20 h.	30 „	26 „	23 „	19 „	16 „
LE PIRÈE	6 h.	—	2/V	28 „	25 „	21 „	18 „
	—	20 h.	3 „	29 „	26 „	22 „	19 „
ISTANBOUL	15 h.	—	5 „	31 „	28 „	24 „	21 „
	—	16 h.	5 „	31 „	28 „	24 „	21 „
CONSTANTZA	14 h.	—	6 „	1/VI	29/VI	25 „	22 „
	—	20 h.	10 „	5 „	3/VII	29 „	26 „
SOULINA	7 h.	—	11 „	6 „	4/VII	30 „	27 „
	—	9 h.	11 „	6 „	4 „	30 „	27 „
GALATZ	18 h.	—	11 „	6 „	4 „	30 „	27 „

Un vis al lui Jean Bart se împlinește

La 15 Mai prietenii și cunoscuții lui Jean Bart, cel dintâi secretar al Ligii Navale Române și fondatorul revistei, s'au adunat în jurul familiei la pioasa ceremonie de pomenire a 5 ani dela stingerea lui din viață.

In meditația clipelor de resemnare la picioarele simbolicului monument cu corabia cu pânzele întinse ce străjuește locul de vecinică odihnă al marelui scriitor, marelui filantrop și marelui însuflețitor al Ligii Navale Române, defila filmul reamintirilor, al ostenelilor dispărutului înainte de vreme.

Din noianul lor se desprindea mai luminoasă: punerea temeliei Ligei Navale, cu punctul prim de înfăptuire încă din 1927, — construirea unei nave școală modernă care să servească și ca muzeu național.

Au trecut ani de atunci, vechiul Mircea încă mai putea naviga. Apoi a venit înlocuirea lui provizorie, cu nava bază Constanța până la sosirea primului submarin. De atunci școala navală, rămasă fără navă școală, își înghesuie elevii pe una din micuțele canoniere. Inițiativa Ligei de a stârni grăbirea construcției prin deschiderea unei subscripții publice, care în mai puțin de un an s'a ridicat la peste cinci milioane, — și în fine, vestea cea mare, că Ministerul Aerului și Marinei fără a aștepta închiderea subscripției, a comandat noua navă, care s'a și pus pe cala de construcție, la 30 Aprilie a. c.

Dacă noi oamenii trecem din marea Vieții în oceanul Eternității, opera noastră nu piere. Din adâncul în care-i zace trupul, ca și din înălțimile în care-i plutește sufletul, Jean Bart a tresărit de mulțumire, că sămânța aruncată de el a prins: SPIRITUL MIRCEA, cântat de el, va continua să trăiască în sufletele generațiilor ce vor bricui puntea, vor înfășura și desfășura velele, vor incrucișa și descrucișa Rândunicile și Sburătorii noului „Mircea".

Alături de el vor tresări și foștii elevi ai lui Mircea, pomeniți cu prilejul sărbătoarei de fraternitate marinărească, cu prilejul a 50 ani dela strașnicul examen dat trei zile în 1888, când prin iscusința comandantului, energia și devotamentul echipajului, țara întreagă a căpătat încredere în marinarii ei, unii abia copii, azi comandanți vestiți în Marina Regală și cea Comercială.

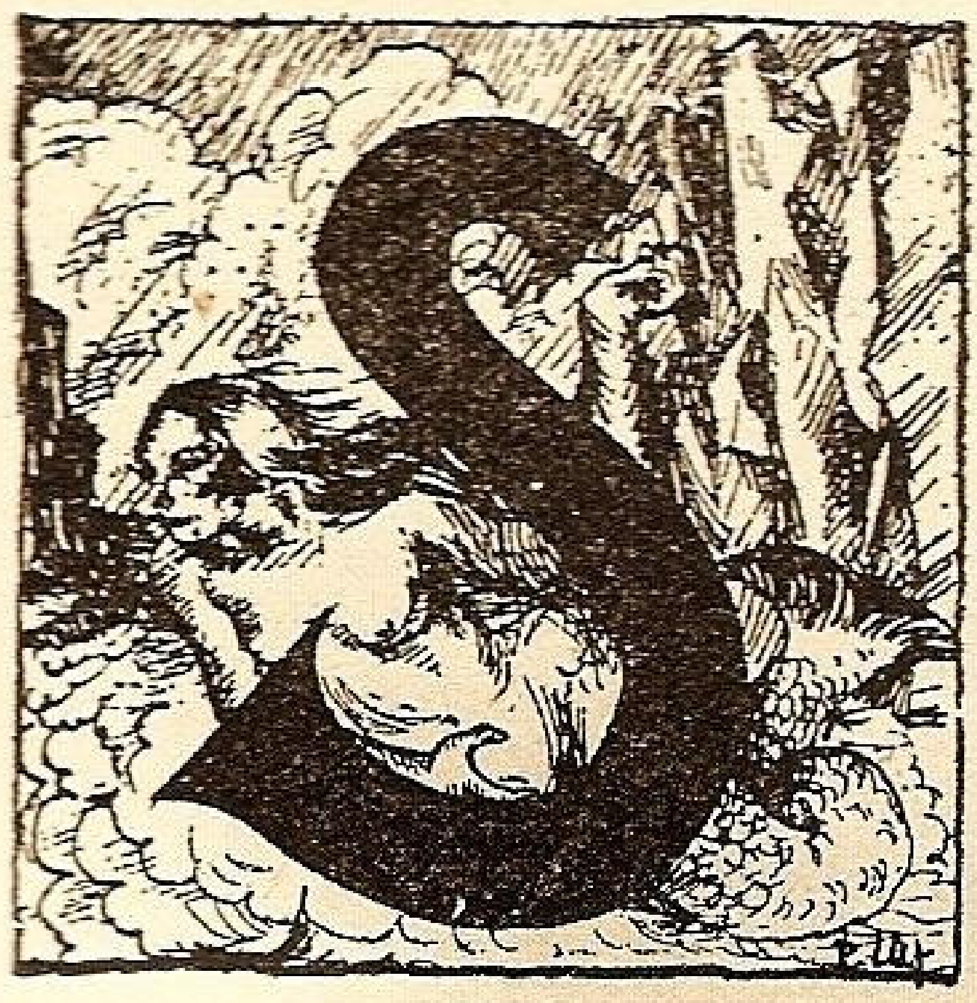
Jean Bart, unul din visele tale e pe cale de împlinire. Fără a dispare farmecul velelor, al voltelor în vânt și sub vânt, cântat de tine, tinerele vlăstare vor face ucenicia fără a cunoaște mizeriile gustate de noi, cadrele vechi, din cabinița dela prova când 5 foloseam doar 3 paturi, când apa nu mai era nevoe să o ferbem, căci era pompată fiartă gata, când ne rupeam dinții în galeți, ori în carnea uscată a unui miel devenit pastramă înainte de a fi tăiat; pe noul Mircea, calorifere, frigorifere, radio-goniometru, băi, electricitate. Iar ca mărime, dela 380 tone, la 1700!

Jean Bart, unul din visele tale, s'au împlinit, — pe rând se vor împlini toate. De unde ești, știi mai bine de cât noi, ce e timpul, — și nimic nu se face decât la timpul său, hotărît de Providența.

Aspirațiile României moderne și politica noastră navală

de Cpt. SAVULESCU EUGENIU

(III)



SĂ mai întoarcem o filă a istoriei: *epoca de înflorire medievală a cetăților românești.*

Citez puțin din erudita lucrare a Căpitanului Ionescu[1]).

„Cu tot ponosul de *mare neospitalieră*, pe care antichitatea îl dăduse mării noastre Negre, totuși, din timpurile cele mai străvechi, ea nu a încetat de a servi ca una din marile căi de comunicație, între bogățiile orientului și civilizația occidentului.

„Pentru aceasta nu puțin a fost favorizată de împrejurarea că primește cea mai importantă arteră fluvială, Dunărea, regele fluviilor din Europa, drumul civilizației și al industriei.

„Marea Neagră a fost a noastră, pentrucă negreața ei se datorește negrilor noștri Basarabi cari i-au ilustrat, în timpurile medievale, țărmurile.

„A fost a noastră, în secolul XIV-lea, când cavalerul Johann Schiltberger o numește *„Marea Muntenească“*, iar mai în urmă, Colson, în secolul XVII-lea: *„Pont Euxin de la Moldavie“*. Este a noastră astăzi pentru că vapoarele noastre duc și vor duce peste mări și țări fala neamului, ocârmuit de o familie tot atât de veche și de vitează, familia Hohenzolernilor, ca și familia Basarabilor medievali.

„Dunărea își are obârșia într'o Neagră — Pădure, leagănul familiei noastre domnitoare, vine a se sfârși într'o Neagră — Mare, odinioară stăpânirea familiei Basarabilor, servește dar ca o trăsură de unire între aceste două ilustre familii“.

Românii încep să se manifeste în comerțul mării noastre în veacul XII-lea. Deși unii autori spun că aceste ținuturi erau locuite în acea epocă de *Pecenegi*, totuși este știut că aceștia au fost distruși pe la anul 1091. Pe când la gurile Dunării existau Valachi „ce se zic a fi o colonie italiană“[2]), negutătorii Români făceau, în această epocă, comerț întins cu Constantinopolul.

In comerțul Mării Negre, Grecii sunt înlocuiți de *Ragusani, Venețieni,* și mai ales *Genovezi.* Prin tratatul dela Nympheum, Paleologu, garanta Genovezilor așezarea coloniilor lor în Imperiu, pentru ajutorul dat la restabilirea grecilor în Bizanț.

Genovezii, stabiliți în Pera pe la 1200, întăriră legăturile cu statele din jurul mării Negre, în special cu Tătarii din Crimeea, unde fondează cetatea Caffa.

Venețienii se stabilesc pe coasta bulgară la Mesemvria, Anhialo și Varna.

Țarul Dobrotici a avut războaie cu Genovezii cari cuceriră Chilia (Achilleia) unde fondară un puternic așezământ comercial.

Genovezii, au pătruns în tot orientul, cu ajutorul băncii lor comerciale *Banca di San Giorgio.*

Urmele activității genoveze pe țărmurile noastre sunt multiple, deși nu s'au făcut încă suficiente cercetări documentare prin arhivele străine, care să stabilească cu preciziune atât raporturile noastre comerciale cu dânșii cât și adevărata stare economică și politică a țărilor noastre în acea epocă.

Astfel avem denumirile Mangaliei *(Pangallia,* în portulanele medievale), Sf. Gheorghe, Palas, etc.

Călugărul Nestor[3]) ne spune că în secolul XII-lea, Grecii Bizantini mai întâi, apoi Venețienii și Genovezii aduceau, fie pe mare sau pe uscat, mătăsuri, perle, pietre scumpe, blănuri, piei, fructe și în fine „toate bunătățile pământului“.

Pătrunderea acestor coloniști apuseni pe Dunăre mai întârzie aproape un veac. B. P. Hașdeu ne spune că Kneazul Mihail Vodă Liteanul (1245—1278) își avea reședința la *Nedeia,* sau *Ledian, până unde pătrundeau corăbiile din Marea Neagră* și unde se propaga catolicismul.

Orașul *Ledian* a lui Mihail Liteanul se găsește azi sub forma de *Nedeia* în legenda noastră, care spune „despre meșterii dela Nedeia—cetate, de o sută de corăbii încărcate cu sare, cu care fiul vânătorului pleacă pe mare și după o călătorie lungă ajunge la Nedeia — cetate, vestită pentru meșterii ei și că voind să intre înăuntru a fost oprit de ostași“. Se afirmă că lacul Nedeia era unit cu Dunărea și era un port frecventat de corăbiile venețiene.

Nedeia nu-și menține însă înflorirea decât până către 1530 când Vlad-Vodă o dăruește mânăstirei Sadova[4]).

La această epocă Venețienii sunt înlocuiți prin Genovezi cari pătrund până la Vidin și fondează și orașul Giurgiu (San-Giorgio)[5]).

Acești venetici (dela Venețian — străin) nu se mărgineau numai la Dunăre și coasta mării. Meșterii lor au lăsat urme importante în interiorul principatelor.

Țările noastre situate într'o pozițiune geografică fericită erau ținta tuturor străinilor. Paul din Alep ne spune că la năvălirea cazacilor în Moldova (1655) erau în Suceava o mulțime de Armeni „peste măsură de avuți în aur și pietre scumpe de o mare valoare. Numai cu aurul se puteau umple două butii“.

Se cuvine acum să dăm locul de cinste marilor noștri domnitori. La 1396 principele Friederich de Hohenzollern își găsi scăparea, după dezastrul dela Nicopole, pe un vas al lui Mircea-cel-Bătrân și, coborând în josul fluviului, găsi la gurile Dunării flota venețiană, cu care trecu Bosforul și se întoarse în Apus[6]).

Mircea stăpâni gurile Dunării aproape zece ani, după înfrângerea lui Baiazid la Angora (1402) și până la 1412 când trece asupra Moldovei[7]).

---

[1]) Dobrogea în veacul al XX-lea, de Căp. Ionescu — a fost sursa principală a datelor istorice din acest capitol.

[2]) Xenopol — Les Roumains au Moyen Age.

[3]) Chron Nestoris.

[4]) Hajdeu.

[5]) Xenopol. — Istoria Românilor.

[6]) Urechia — Istoria Românilor.

[7]) N. Iorga — Chilia.

Ştefan cel Mare a stăpânit marea mai glorios. Corăbiile moldoveneşti, plecate din cele două porturi dela Chilia şi Cetatea Albă, cutreerau marea în lung şi în lat.

Multă vreme fraţii munteni s'au luptat cu moldovenii pentru stăpânirea cetăţii Chilia.

Prin căsătoria sa cu Maria de Mangop, Ştefan avea în posesiune Crimeia de Sud, unde mulţi negustori români erau stabiliţi la Caffa şi Mangupia.

De aceia când Turcii atacară Caffa, la 1475, puneau în pericol stăpânirea moldovenească în Crimeia. „Mahomed II, atacând Caffa, lovia Moldova în inima sa", zice cronicarul1).

Aşa se explică pentru ce vasele moldoveneşti dela Chilia şi Cetatea Albă atacă flota turcească, care se întorcea încărcată cu prăzi dela atacul Caffei, şi pune mâna pe avuţii, iar tinerii şi fetele au fost duse în Suceava şi alte oraşe din Moldova2).

Războiul de comunicaţii în Marea Neagră a fost început de mult, nu e o invenţie a timpurilor noastre.

Cu aceasta ajungem la timpurile moderne: *apele naţionale sub stăpânirea otomană.*

Este o lungă perioadă în care strălucirea cetăţilor de pe coastele Mării Megre se întunecă din ce în ce. Cetăţile înfloritoare genoveze şi veneţiene, care se întreceau între ele şi care duceau o luptă aprigă pentru întâietate în această mare, pierd treptat hegemonia pe care o obţinuseră, atât pe căile de comunicaţiuni, cât şi în strâmtorile imperiului otoman.

După cucerirea Constantinopolului, Mahomed II desăvârşeşte opera de consolidare a stăpânirii turceşti prin cucerirea Serbiei şi Albaniei, Trebizondei, de unde goneşte pe ultimul Comnen, a Erzerum-ului, a coloniilor italiene din Crimeia şi a ţărilor române, *în afară de Moldova lui Ştefan cel Mare.*

Constantinopolul devine capitala imperiului — pentru 470 de ani — şi ia denumirea de Istambul. Sultanul îl întăreşte cu fortificaţiile dela *Sed-ul-Bahr* şi *Kum Kaleh* şi cu o flotă puternică, menită a se împotrivi atacurilor veneţiene.

Prin aceste cuceriri stăpânirea otomană cuprinde marea noastră de jur împrejur: devine un lac interior otoman. *Singur Ştefan cel Mare, din Moldova lui, mai îndrăsneşte să ridice capul şi să navige pe această mare, atacând chiar corăbiile sultanului.* Nu era oare Ştefan inferior forţelor turceşti? Era oare nebun domnul Moldovei, că îndrăsnea *cu forţe inferioare şi fără să aibe speranţa că va ajunge vre-o dată la egalitate cu inamicul său, să se afirme pe această mare strămoşească?* Era un lux, marina lui Ştefan? A fost inutilă? După părerea contimporanilor aşa s'ar părea.

Dar această rezistenţă irita pe sultan. Mahomed, după ce încercase în trei campanii, să cucerească porturile Chilia şi Cetatea Albă, muri, la 1481, tocmai când pregătea a 4-a expediţie contra Moldovei3). Baiazid II, succedând tatălui său, reuşeşte abia, după lupte sângeroase, să pună stăpânire pe cetăţile moldoveneşti, desăvârşind astfel stăpânirea otomană pe litoralul Mării Negre.

Dominarea definitivă a malurilor a adus implicit şi principiul completei stăpâniri a căilor de comunicaţii, astfel încât Marea Neagră devine interzisă oricărui pavilion străin. *Problema acestei mări fusese rezolvată de Turci.*

Acum se punea pentru ei o nouă chestiune: *problema bazinului dunărean.* Pătrunzând prin Dunăre şi pe malul ei, stăpânirea otomană se întinde, de-a lungul acestei căi de penetraţie, spre Belgrad, până la Viena. Era procesul invers al celui ce pare să se desemneze azi.

Această dominaţiune otomană asupra mării noastre se menţine aproape completă, afară de mici concesiuni, făcute pavilioanelor britanice şi olandeze, până la anul 1700 când, după Karlowitz, Ruşii ajung stăpâni la Azov. *Era o breşă făcută în stăpânirea turcă pe litoral, ce a antrenat o breşă şi în principiu: cine are ieşire la mare trebue să aibe şi dreptul de a naviga pe ea.*

Multe opuneri au făcut turcii acestei pătrunderi moscovite în această mare, nevoind să acorde ruşilor nici măcar dreptul de a-şi transporta ambasadorii la Istambul pe calea apei. *„Fecioara curată şi nevinovată"* cum numeau ei Marea Neagră, nu trebuie pângărită de nici un păgân.

Trebuia o victorie categorică asupra Turcilor, pentru a-i face să revie asupra unor idei atât de înrădăcinate. Deşi, între timp s'au purtat multe războaie, totuşi Ruşii nu isbutesc să obţină o victorie deplină, decât abia la 1774, când Generalul Rumianzoff reuşeşte să impună delegaţilor Porţii tratatul dela *Kuciuc-Kainargi,* cel mai vestit, cel mai important şi cel mai preţios tratat de pace din câte s'au încheiat cu privire la navigaţiunea în Marea Neagră.

Intr'adevăr la art. 11, tratatul prevede că se acordă Ruşilor dreptul de navigaţiune pe Marea Neagră, fără nici o restricţiune. *„Se va stabili o navigaţiune liberă a „vaselor de călători şi de mărfuri aparţinând ambelor „puteri contractante, în toate mările care udă Statele lor".*

Se stabilea astfel un principiu: că dreptul este al celui care poate să şi-l impună prin forţă.

Pe lângă Ruşi, Austria, care obţinuse prin pacea dela Passarowitz dreptul de a naviga pe Dunăre, reuşeşte şi ea acum a obţine încuviinţarea de a ieşi din Dunăre cu vasele sale şi a naviga pe mare, în 1784.

Dela apariţia Turcilor pe aceste meleaguri, se consfinţea pentru întâia oară dreptul altor pavilioane de a naviga pe Dunăre, de aci în Marea Neagră şi mai departe prin strâmtori, în Mediterana spre marea liberă.

Dar aceasta numai în favoarea *unor pavilioane,* ale Rusiei şi Austriei, adică a celor care câştigaseră *prin arme* acest beneficiu.

Politica rusă continuă pe toate căile desăvârşirea planului trasat de Petru cel Mare şi Caterina II-a: să escludă treptat pe Turci de pe malurile Mării Negre, pentru a pune mâna pe strâmtori, singura cale de ieşire la marea liberă.

Dar lucrurile nu au mers atât de uşor. Pe de-o parte Rusia este atrasă către o politică europeană, care o îndepărtează puţin de chestiunile Orientului, pe de alta nici faptele de arme ruseşti nu erau atât de categorice încât să antreneze atât de fundamentale consecinţe.

Teatrul tuturor acestor laborioase eforturi moscovite erau bietele noastre ţărişoare şi populaţia noastră a trebuit de sute de ori să aprecieze binefacerile ocupaţiunii ruseşti. Oraşele şi satele noastre, cele dela Dunăre mai ales, erau rând pe rând copleşite de efectul strategiei muscăleşti sau otomane.

Totuşi, dacă rezultatele erau mici — spre norocul nostru — ambiţiunile erau mari. Diplomaţia ţaristă considera o îndoită raţiune de a pune mâna pe strâmtori: întâi, nevoia ieşirii la marea liberă şi, apoi, teama ca slăbiciunea imperiului turcesc decadent să nu antreneze instalarea unei alte puteri pe malurile Bosforului. Ambiţiu-

---

1) Căp. Ionescu — Dobrogea.

2) Urechia — Ist. Românilor.

3) Col. Lamouche — Histoire de la Turquie.

nile Franței republicane și apoi bonapartiste justificau asemenea temeri.

De aceia, la 1800, contele *Rostopcin* primește însărcinarea să studieze posibilitatea împărțirii imperiului turcesc. Acesta redactează un plan după care Rusia ar fi luat Moldova, Bulgaria și Rumelia *(adică litoralul mării)*, Austria ar fi luat Bosnia, Serbia și Muntenia și așa mai departe. Spre norocul nostru acest plan fu abandonat prin asasinarea țarului Paul I, de o conspirațiune la curte.

Urmașul acestuia a dus, în ceiace urmărim în acest studiu, o politică mai importantă, căci dându-și seama că o Turcie slabă înseamnă o garanție pentru folosința strâmtorilor de către Ruși, el încheie la 1805 un tratat de alianță defensiv cu Poarta, prin care Marea Neagră *era închisă oricărui vas de războiu străin* acestor două puteri.

Iată deci că *am revenit la marea închisă*. Marea Neagră era acum un lac ruso-turcesc. La 1809 Anglia întoarce această situație în favoarea ei și încheie un tratat de alianță cu Turcia, prin care vasele de războiu ale oricărei puteri străine, inclusiv britanice, nu aveau voe să pătrundă în Marea Neagră. Deci *marea închisă, pentru toți*.

Această situație nu putea conveni Rusiei și după căderea lui Napoleon, cu care încercase zadarnic să cadă la o înțelegere pentru împărțirea Turciei, țarul Nicolae I, încheie convenția dela Akerman (1826) prin care, în afară de Turcia și Rusia, obțineau libertatea de navigație în Marea Neagră și *puterile prietene* celor dintâi.

Pacea dela Adrianopol (1829) este cea care consacră *definitiv marea deschisă pentru vasele de comerț* ale puterilor care sunt în interesul menținerii imperiului otoman, pentruca intrarea în Marea Neagră să nu cadă în mâna vre-unei mari puteri și prin asta provinciile de Sud ale Rusiei să fie amenințate.

Această politică este caracterizată prin tratatul dela *Unkiar-Iskelessi* prin care pe de-o parte *Turcia este pusă sub protectoratul Rusiei* — prin ajutorul naval și militar ce îl poate solicita dela aceasta, — pe de alta Marea Neagră este *închisă oricărui vas de războiu străin. Prin urmare, mare deschisă vaselor de comerț, ale puterilor prietene, mare închisă oricăror nave de războiu.*

Această situație nu putea să convină marilor puteri. Ea durează până la 1856, când războiul Crimeii pune capăt influenței ruse asupra Turciei și, prin pacea dela Paris, gurile Dunării sunt scoase de sub dominația rusă și puse sub conducerea Comisiunii Europene. Marea Neagră este *neutralizată :* este deschisă vaselor comerciale ale oricăror puteri și interzisă tuturor vaselor de războiu, fie chiar riverane. Păstrarea sau înființarea de arsenale maritime este interzisă atât Rusiei cât și Turciei.

Iată *deci marea deschisă*.

La rândul ei Rusia, profitând de situația favorabilă creiată prin slăbirea Franței în războiul dela 1870, declară că prin neutralizarea Mării Negre, impusă prin tratatul dela Paris, își vedea siguranța periclitată și comerțul ei în această mare nu avea suficiente garanții. Fața de această stare de lucruri, guvernul imperial se consideră îndreptățit să-și ia măsurile de siguranță pe care le crede oportune.

Această declarațiune, predată de agenții diplomatici ruși în toate cabinetele europene, a produs o uimire : denunțarea unilaterală a unui tratat, părea un fapt extraordinar ! Vedem că politica faptelor împlinite nu este invențiunea nici a d-lui Mussolini, nici a d-lui Hitler.

Ca și astăzi puterile europene, surprinse, consimt să discute și se recunoaște Rusiei și Porții dreptul de a avea vase de războiu în Marea Neagră, navigația comercială rămânând fără restricțiuni.

Tratatul dela Berlin, în urma războiului 1877—78, consfințește toate privilegiile anterioare acordate Rusiei și, fără a mai aduce vre-o modificare regimului din Marea Neagră, cedează, doar Rusiei, Basarabia, *ca o consfințire a politicii acesteia de a se apropia de Constantinopol.*

Incheiem acest film istoric al evoluției navigațiunii pe marea și pe apele noastre.

Am văzut din el că drepturile noastre pe țărmul Dunării și al Mării Negre sunt vechi. Am văzut condițiunile vitrege în care strămoșii noștri au fost siliți și au știut să învingă dificultățile, *să se mențină pe acest pământ și să beneficieze de folosul acestor căi de comunicație națională.*

Interesant este de relevat jocul politicii în această mare : pe când riveranii o voiau numai pentru ei, cerând marea *închisă*, cei din afară o *vor liberă*, pentru a o folosi și ei. Și regimul mării noastre alternează, când *liberă*, când *închisă*, după cum soarta armelor aduce victoria într'o tabără, sau în cealaltă. Un învățământ puternic se desprinde însă : *pentru a putea afirma drepturile în această mare trebuie să fim puternici*, trebuie să putem conta atât ca factor comercial cât și ca putere militară.

Cât sânge au vărsat înaintașii noștri pentru a stăpâni gurile Dunării ! Am văzut la lucru strategia și civilizația romană. Fortificarea coastelor și flota romană au impus liniștea timp de trei veacuri în aceste ținuturi.

Cât de frământate au fost aceste locuri, leagănul atâtor războaie, ținta atâtor dorinți ! Cât este de sugestivă rivalitatea celor două mari puteri, Rusia și Turcia, care timp de 200 de ani nu a încetat să se răfuiască pentru a pune stăpânire pe această mare și pe țărmul care o înconjoară !

Și după atâta sânge scurs, pe aceste glorioase vestigii istorice, să venim noi, urmașii din secolul XX-lea, să spunem că ne desinteresăm de marea noastră ? Să afirmăm că *nu avem un trecut pe această mare ?* Atunci corăbiile lui Mircea, lui Ștefan, cetățile noastre înfloritoare dela Dunăre și dela mare nu constitue un trecut ?

Nu putem avea marină ? Dar cum a putut-o avea Ștefan cel Mare ? Și încă pe vremea când marinele se măsurau numai prin elementul primitiv, *numărul* și nu exista corectivul modern, *calitatea*.

Este un *lux costisitor ?* Am văzut că nu. Ne costă mult mai mult vapoarele străine și marinarii străini și constructorii străini, pe cari îi întreținem cu aproape toată valoarea transporturilor noastre.

De aceia creiarea unei vieți la mare a poporului nostru, îndepărtat de aceste lucruri din cauza puternicilor vecini cari l'au gonit de pe aceste țărmuri producătoare de belșug, este un *comandament național*.

Trebuie să ne convingem de acest lucru și să convingem pe cei din jurul nostru. Să ne ocupăm de chestiunile în legătură cu apa și să atragem pe ceilalți, pentru a fi cât mai mulți care să cunoaștem viața și nevoile ei pe mare. Trebuie să ne facem o *mentalitate maritimă*.

Aceasta nu este datoria conducătorilor, ci este datoria fiecărui Român în parte. După ce acest deziderat va fi satisfăcut, va fi ușor țării să-și creieze o marină și această marină să se dezvolte și să răsplătească țara pentru sacrificiul care s'a făcut pentru crearea ei.

Să împlinim deci această datorie !

Căpitan SĂVULESCU EUGENIU

ISTORICUL FLOTILEI ROMÂNE

de Lt.-Col. (†) DRAGHICESCU — 4

ISTORICUL FLOTILEI PE ANUL 1886.

Prin promulgarea nouei legi de organizare a Flotilei şi serviciilor porturilor la 9 Iunie 1886, vechiul corp al Flotilei intră într'o fază cu totul nouă. Această lege este publicată în Mon. Ofic. Nr. 20 din anul 1886.

Inaltul decret Nr. 2308 din 4 August, aplică legea cu începere dela 1 August 1886, înfiinţând Comandamentul Flotilei care comandă şi administrează corpurile şi serviciile următoare:

Depozitul Flotilei şi Diviziunei echipajelor şi Şcoalele.

Inspectoratul general al navigaţiunii şi porturilor şi arsenalul Flotilei.

Comandamentul Flotilei este compus astfel:

Colonel N. Dumitrescu-Maican, Comandantul Flotilei.

Maiorul *Isvoranu Ion,* şef al serv. technic.

Adjunct. cl. I, *Iordănescu Gh.,* şeful intendenţei.

Adjunct. cl. II. *Petrovici N-lae,* ofiţer de intendenţă.

Depozitul Flotilei şi Diviziunea echipajelor şi Şcoalele s'au pus sub comanda colonelului *Murgescu Ioan,* având următoarele unităţi:

Compania de instrucţie a recruţilor.

Compania torpiloarelor.

Compania vaselor în rezervă.

Bastimentul „România", armat.

Bricul „Mircea" armat.

Canoniera „Griviţa" armată.

Şcoala copiilor de marină cu compania sa.

Din desfiinţatul corp al Flotilei, i s'au dat 586 oameni de trupă. 24 amploiaţi civili şi ofiţeri al căror nume urmează:

Căpitani: Irimescu Ilie; Koslinski Emanuel; Ponici Petre; Mardare Neculaie; Cătuneanu Mărgărit. Ad-tori cl. I: Luchide Emanuel; Corbuleanu Mihail. Medic. Reg. cl. II: Papilian Constantin. Locotenenţi: Coandă Ioan; Graţoschi N-lae; Angheleanu Gh.; Poenaru Dimitrie; Cătuneanu Alex.; Crivăţ Gheorghe; Spiropol Ioan; Popovăţ Pavel; Rădulescu Paul. Locotenent Medic, Batalion: Satmar Ludovic. Sublocotenenţi: Perieţeanu Constantin; Grecescu Gheorghe. Negrescu N-lae; Lambrinoiu Ioan; Săndulescu Ioan; Brătuianu Ioan; Genoveanu Ioan; Şoimaru Vasile; Boerescu Cezar. Ad-tori cl. III: Simionescu Pavel; Dabija Neculaie. Farmacist Batt.: Popescu Alexandru.

Osebit de bastimentele armate arătate mai sus s'au dat acestui depozit următoarele vase: Bastimentul „Ştecel Mare", şalupele: *Rahova, Opanezul, Smârdan, Pandurul,* şlepurile Nr. 1, 2, 4, 5, 6, 7, ceamul de cai, parte din bărcile, pontoanele şi materialul desfiinţatului corp al flotilei, care s'au trecut sub îngrijirea şi ad-strarea companiei vaselor în rezervă iar torpilorul *Alex. cel Bun,* şalupele torpiloare: Şoimul, Vulturul, şalupa *Rândunica* şi şlepul Nr. 3, cu materialul de torpile necesar s'au ţinut sub îngrijirea şi administrarea companiei torpiloare. Asemenea i s'au mai dat: o bibliotecă cu toate hărţile, instrumentele şi uvrajele ce a posedat desfiinţatul corp al Flotilei, magazia îmbrăcămintei şi atelierele de croitori şi cismari destinate a echipa oamenii tuturor corpurilor Flotilei care s'au dat în păstrarea şi sub Administrarea ofiţerului cu îmbrăcămintea.

Inspecţia generală al Dep. Flotilei şi Diviziunea echipajelor Flotilei în anul 1886, s'a făcut de inspectorul general Colonelul N-lae Demetrescu Maican, comandantul titular al Flotilei în zilele de 9, 10, 11 şi 12 Oct. Corpul avea efectivul de 33 ofiţeri, 24 amploiaţi civili şi 632 oameni de trupă.

Cu ocazia acestei inspecţii s'a executat în ziua de 12 Octombrie un simulacru de luptă (manevră), având de obiectiv apărarea şi atacul pe apă şi uscat, a oraşului Galaţi.

Apărarea s'a executat, printr'un baraj de torpile stabilit între portul Ţiglina şi gura Siretului, care era susţinut de echipajul său, format în companie, de torpilorul *Alex. cel Bun,* una şalupă şi 2 bărci cu scondru, una canonieră una baterie de coastă stabilită pe înălţimea din faţa cazărmilor Ţiglina şi o companie de infanterie care ocupa înălţimea. Atacul s'a executat de o diviziune compusă din bricul *„Mircea"*, bastimentul *„România"* canoniera *„Griviţa"*, şalupele *„Rahova"* şi *„Pandurul"*, care pe lângă debarcarea trupelor de atac a avut de obiectiv distrugerea barajului de torpile, ocuparea portului militar Ţiglina şi recunoaşterea portului de comerţ Galaţi. Mişcarea efectivului ofiţerilor corpului în cursul anului 1886 a fost:

Ofiţerii mutaţi din corp: sublocotenenţii Grecescu Gheorghe pe 1 Oct. şi Lambrinoiu Ioan pe 18 Oct.

Ofiţerii veniţi în corp: Lt. Bildirescu Leonida pe 18 Oct., Sublocotenenţii: Cristescu Ştefan şi Murguleţ Gheorghe pe 16 Noembrie. Efectivul corpului în ziua de 13 Dec. 1886 a fost 34 of., 23 amploiaţi civili şi 581 oameni de trupă.

Inspectoratul general al navigaţiunei şi porturilor, constituit ca un corp dependinte de comandamentul Flotilei pe 1 August 1886, a fost înfiinţat în anul 1879 prin Inaltul Decret Nr. 1445 şi a funcţionat sub ordinele Ministerului de Externe, inspector fiind Lt.-Colonelul Murgescu Ioan din Flotilă, conformându-se pentru serviciul porturilor, regulamentului porturilor Maritime şi Fluviale decretat la 24 Martie 1879.

In anul 1882 cu ocazia modificării legei organice a ministerului afacerilor străine s'a creiat în secţiunea consulară un birou special de navigaţiune şi pentru serviciul exterior s'a stabilit inspectoratul general al navigaţiunei şi al porturilor prin legea din 1 Maiu 1882.

Acest serviciu a funcţionat regulat sub ordinele Ministerului de Interne făcând şi serviciul de poliţie pe apă prin ajutorul a 4 şalupe de poliţie detaşaţi dela corpul Flotilei până la 1 August 1886 când s'a pus în aplicare legea din 9 Iunie pentru organizarea Flotilei, şi serviciile porturilor s'au pus sub ordinele comandamentului Flotilei, inspector fiind Lt.-Colonel Urseanu Vasile.

Având o companie din Flotilă comandată de căpitanul Barbieri N-lae cu un efectiv de 5 ofiţeri, 9 amploiaţi civili şi 200 oameni de trupă, în care compania compta pentru serviciul de poliţie, canoniera „Fulgerul" şalupele Santinela, Veghiatorul, Grănicerul şi Poteraşul, şase pontoane de acostat şi 10 bărci. Şalupele au făcut serviciul de poliţie având fiecare câte o zonă determinată de Comandament, staţionând câte una la T.-Severin, Giurgiu, Ostrov şi Brăila. Pontoanele la Calafat, Giurgiu, Cerna-Vodă, Ostrov, Tulcea şi Galaţi; ele la toate porturile servesc pentru acostarea vaselor Flotilei, având în ele şi materialele pentru consumaţia maşinilor precum: cărbuni, seu, etc.

Aceste materiale sunt date sub supravegherea căpitanilor de porturi care distribue vaselor Flotilei, materiale când în timpul voiajului ar avea nevoie de a-şi face aprovizionări. Bărcile sunt date în serviciul căpitanilor de porturi la Severin, Calafat, Măgurele, Giurgiu, Ostrov, Cerna-Vodă, Brăila, Galaţi, Tulcea iar oamenii fac serviciul de gardieni, acolo unde nu sunt, adică la căpităniile de cl. III-a.

Arsenalul Flotilei s'a separat de corpul Flotilei, rămânând direct sub ordinele Comandantului Flotilei dela 1 August 1886 şi s'a numit director Maior Drăghicescu Mihail, iar căpitanul Georgescu Const. sub-director.

Efectivul arsenalului era de 12 ofiţeri, 11 amploiaţi civili şi 120 oameni de trupă.

Diferite poziţii şi mutări ale ofiţerilor şi amploiaţilor civili: Lt. Urlăţeanu N-lae pe ziua de 30 August supus judecăţii şi la 15 Oct. achitat prin sentinţa C. R. P., Nr. 341.

Lt. Bildirescu Leonida pe ziua de 18 Dec. mutat din compania Şcoalei Copiilor de Marină, ord. Nr. 137.

Guardul de artilerie cl. II, Frunză Pavel pe ziua de 16 Sept., mutat dela Depozitul regional Iaşi, ord. Nr. 75.

Lt. Grecescu Gh. pe ziua de 1 Oct. mutat din compania Şcoalei Copiilor de Marină, ord. Nr. 137.

Amploiatul civil Iohan Hitlen, pe ziua de 1 Noembrie dimisionat ord. de zi No. 176, iar în locul său s'a angajat Anton Tănculescu pe ziua de 15 Noembrie, ord. de zi No. 186.

LUCRĂRI IMPORTANTE IN ACEST AN.

S'au călăfătuit: coverta bastimentului „Ştefan cel Mare". Bricul „Mircea" şi şalupa „Opanezul". Făcute diferite reparaţii la bastimentul Ştefan cel Mare; alte reparaţiuni la bastimentul Ştefan cel Mare, Canoniera Griviţa, şalupa Rahova şi şalupelor de poliţie. Reparaţia şalupei Pandurul. S'a făcut reparaţia luntrelor de pichete ale regimentului 31 Dorobanţi. Aprovizionarea de lemne pentru fierăstraie şi inele de cauciuc necesare ferestraelor circulare din arsenal. Aprovizionarea de curele necesare maşinilor arsenalului. S'au construit 60 de luntri de pichet. S'au construit 2 ancore de fier pentru geniu. S'au construit 2 bărci cu cârmă. Instalarea a 2 pontoane de acostat pentru a servi la aşezarea a patruzeci torpile pe fiecare ponton, precum şi instalarea a câte unui vinţ cu ancoră gruie şi câte o comandă. S'a construit o gheretă de brad necesară la poarta arsenalului.

ISTORICUL FLOTILEI PE ANUL 1887.

Colonel Demetrescu N. Maican, trecut ca director la Ministerul de Război. S'a avansat General luând comanda Flotilei. In acest an s'au comandat vasele şi materialul următor: Construcţia Crucişetorului „Elisabeta", s'a dat casei Armstrong la New-Castel în Anglia, iar trei torpiloare de cl. I la casa Forges şi Chantiers dela Mediteranée la Havre în Franţa.

Pentru supravegherea lucrărilor s'a trimis la 1 Maiu o comisiune compusă din Maiorul Koslinski Emanuel ca şef de misiune şi căp. ing. Alexandreanu N-lae.

S'au mai trimis 9 grade inferioare la New Castel şi 6 la Havre, sub conducerea Lt. Bălescu Const. care în urmă s'a reîntors. Comisiunea a supraveghiat lucrările până la completa lor terminare, având şi însărcinarea supravegherii construcţiei a trei Canoniere comandate mai târziu la Londra la Casa Fames Iron Works.

Artileria şi tuburile torpile necesare acestor noui vase s'au comandat astfel: 4 tunuri de 15 cm. cu muniţiunea lor la casa Krupp. Construcţia s'a supraveghiat de Maiorul Vasiliu Năsturel din artilerie, 7 tunuri cu tir repede de 57 mm., trei mitraliere cu 10 ţevi de 11 mm. şi 2 mitraliere cu 5 ţevi de 11 mm. la casa Nordenfeld la Londra, iar 6 tunuri tir rapid 11 mm. şi 5 tunuri revolver 11 mm. la casa Hotchkiss la Paris, Sf. Denis.

Construcţia tunurilor Nordenfeld şi cu afetele complecte şi muniţiunea s'a supraveghiat de Maiorul Koslinski Emanuel. Mersul tuturor lucrărilor s'a raportat de cei în drept periodic Ministerului de Război transmiţându-se rapoartele şi comandamentului Flotilei pentru a se da curs cererilor de modificări sau complectări după caz.

La 13 Dec. acest an s'a lansat cu succes Crucişetorul Elisabeta în asistenţa Ministrului ţării la Londra Prinţul Ioan Ghica, secretarul său Nedeianu, a comisiunei de supraveghere a executării şi mai multe autorităţi engleze. Tot în acest an s'a comandat dela Casa Whitehead la Fiume 20 torpile automobile; pentru supravegherea lor s'a trimis Căpit. Mănescu.

La depozitul Diviziunii echipajelor Flotilei, pe ziua de 1 Ianuarie 1887 şi în baza ord. Comandamentului Flotilei No. 2558 din 1887, s'a înfiinţat compania A. R. şi a început a funcţiona sub comanda of. cu îmbrăcămintea având ad-ţie separată. Serviciile făcute de bastimentele corpului în cursul anului sunt:

Bastimentul România sub comanda Căp. Ponici, a fost aproape în permanenţă întrebuinţat la transporturi de sare în Dobrogea, transporturi de trupe şi materiale militare în şi din Dobrogea.

Canoniera Griviţa sub comanda Cpt. Eustaţiu a făcut serviciul de staţionar la Sulina, efectuând şi diferite transporturi militare. Bricul „Mircea" sub comanda Maiorului Irimescu în luna Mai a făcut voiaj în Marea Neagră între porturile Sulina, Constanţa şi Varna cu Copiii Şcoalei de Marină, pentru instrucţie, iar la 19 Iunie a plecat pentru campania de vară în Marea Neagră şi Mediterana, vizitând porturile Constantinopole, Salonic, Pireu, Creta, Alexandria, Beiruth, Cipru, Rodos, Hios şi Smirna; la 25 August s'a întors la Galaţi.

Torpilorul Alex. cel Bun sub comanda Cpt. Mănescu a fost armat pentru instrucţie profesională, executând şi câteva transporturi militare.

Şalupele Rahova, Opanez şi Smârdan, au concurat la diferite transporturi de trupe şi materiale în şi din Dobrogea cum şi pentru serviciul de staţionare la Tulcea şi Ostrov pentru comunicare cu Dobrogea. Şalupa Pandurul a făcut serviciul zilnic între Ţiglina şi Galaţi, şlepurile asemenea au concurat la diferite transporturi militare şi de sare. In vara acestui an ceamul de cai s'a transformat în două ceamuri cu No. 16 şi 17.

Inspecţia generală a acestui an s'a făcut de Generalul Demetrescu Maican, inspector general şi Comandant al Flotilei în zilele de 2, 3, 4 şi 5 Oct.

Corpul, la această inspecţie a avut un efectiv de 25 ofiţeri, 23 amploiaţi civili şi 707 oameni de trupă. Mişcarea efectivului ofiţerilor corpului a fost:

AVANSĂRI :

Pe 1 Iunie s'a înaintat la gradul de Maior, Cpt. Irimescu Ilie ; pe 1 Aprilie s'a înaintat la gradul de Lt., Sublocotenenții Periețeanu C-tin și Murguleț Gh. Ofițeri mutați din corp : Lt. Cătuneanu Ion, Negrescu N-lae, Farmacistul de Batalion Popescu Alex. pe 1 Aprilie. Căp. Mardare N-lae, Lt. Murguleț Gh., Ad-tor cl. III, Dabija N-lae pe 10 Mai, Lt. Crivăț Gh. pe 1 Iulie, Sub-Lt. Săndulescu Ioan pe 20 Noembrie.

Ofițeri veniți în corp : Sublocotenețiii Atanasiu Teodor, Bălescu C-tin, Grecescu Gh., Farmacist de regiment Georgescu C-tin, Lt. Otnescu C-tin și Catargiu N-lae pe ziua de 1 Aprilie. Ad-tor cl. II Drăgoi Dimitrie pe ziua de 10 Mai. Medic de Batalion Mihalcea Ioan pe 20 Iunie. Sub-Lt. Demetriade Petre, pe 20 Iunie, Cpt. Barbieri N-lae pe 1 Dec. Sub-Lt. Iorgulescu Vasile pe 3 Dec. Ofițeri trecuți în poziție de reformă : Lt. Grecescu Gh. pe 20 Oct. Astfel la 31 Dec. 1887 corpul a avut efectivul de 34 ofițeri, 23 amploiați civili și 704 oameni de trupă. Prin ordinul Ministerului No. 10753 din 19 Maiu 1887, s'au mutat la inspectorat 300 soldați cu schimbul din batalionul de dorobanți din Dobrogea, pe 1 Iunie al căror serviciu s'a regulat prin decizia Ministerială No. 103 din 6 Iunie 1887, a se face pe schimburi, formându-se 5 schimburi, ordonarea a câte 60 oameni, durata schimbului fiind de 1 lună de zile pe vasul corpului.

In 31 Martie 1887 cu ordinul telegrafic al Ministerului de Război No. 428 comunicat de comandamentul Flotilei No. 2643, s'a dat în serviciul inspectoratului vaporul „Constanța" și pilotina „Mangalia" ale Ministerului lucrărilor publice. Au fost armate și echipate cu personal militar plătind acel Minister diferența alocațiilor dela uscat la cea de mare.

Ele făceau serviciul de scăpare pentru bastimentele ce se găseau pe coastele românești. La începutul anului 1887 efectivul arsenalului era astfel : 15 ofițeri și asimilați 12 amploiați civili și 780 trupă.

DIFERITE POZIȚII ȘI MUTĂRI DE OFIȚERI ȘI AMPLOIAȚI CIVILI

Lt. Urlățeanu Niculae, pe ziua de 24 Februarie dimisionat, ord. de zi No. 364, Maior Drăghicescu Mihail, pe ziua de 24 Aprilie, avansat la gradul de Lt. Colonel.

Cpt. Koslinski Emanuel sub-directorul arsenalului pe ziua de 24 Aprilie este avansat la gradul de Maior și numit șef de Stat Major al Comandamentului Flotilei pe ziua de 1 Dec., Căp. Georgescu Const. sub.-director al arsenalului s'a mutat la inspectoratul porturilor și în locul său s'a mutat Cpt. Hacek Emanuel, mutat dela Depozitul Flotilei. Ad-tor cl. III Duțescu Ioan pe ziua de 1 Aprilie, mutat dela reg. 12 Dorobanți, ord. 13 și pe ziua de 10 Mai, Ad-tor cl. III Avramescu C-tin a fost mutat dela Divizia V de infanterie, ord. No. 111.

Pe ziua de 10 Maiu, Guardul artilerist cl. III Semureanu Leon, a fost mutat dela arsenalul Flotilei la arsenalul armatei și în locul său s'a mutat guardul de artilerie cl. III Bădulescu Cicerone, ord. No. 110 și 146. Pe ziua de 20 Mai elevul guard Hristea Dumitru a fost avansat și mutat din depozitul Flotilei, ord. No. 258. Amploiatul civil Petrache Tudoran pe ziua de 1 Noembrie, demisionat, ord. No. 567 și în locul său a fost numit Stavru N-lae și alți șapte.

LUCRĂRI IMPORTANTE.

S'au reparat armele Șc. de Marină, s'au construit 30 de roabe din care 25 au servit companiei de geniu însărcinată cu facerea șoselelor la Țiglina. Făcut un catarg pentru căpitănia portului Cerna-Vodă.

Construit 800 căpătâie lemn de pus sub roatele trăsurilor pentru depoul Focșani. Reparația șalupei Pandurul. Făcut un catarg pentru căpitănia portului Galați. S'au recălăfătuit bastimentele, șalupele și șlepurile următoare : Bastimentele România și Ștefan cel Mare, Canoniera Grivița, șalupele Smârdan, Rahova și șlepurile No. 4, 5 și 6. Construit 10 pontoane de acostat și 2 depozite Her pentru conservarea untdelemnului.

S'au reparat 12 ambulanțe, 2 furgoane, 4 sacale, 4 bucătării și 9 cuptoare, precum și reparația corturilor de ambulanță ale corpului III de armată.

Reparația bastimentului România. Construcția și reparația unui aparat de pompă a companiei de geniu din corpul III Armată. S'au construit 200 gamele cu cercuri și toartele de alamă, precum și reparația șalupei Opanez. Reparația șalupei Grănicerul ; construit una sanie de brad 15 m. lungime, cu tălpi de stejar și întărită cu fier pentru scos șalupele pe mal. S'au construit 40 luntri pentru pichetele de pe Prut. Construit 13 tirante și 24 rondele. S'a construit 1 raft dublu compus din 3 bucăți pentru conservarea diferitelor aparate de fizică și materiale de torpile. S'a construit un car pentru diferite transporturi ale arsenalului.

S'au reparat 12 ancore.

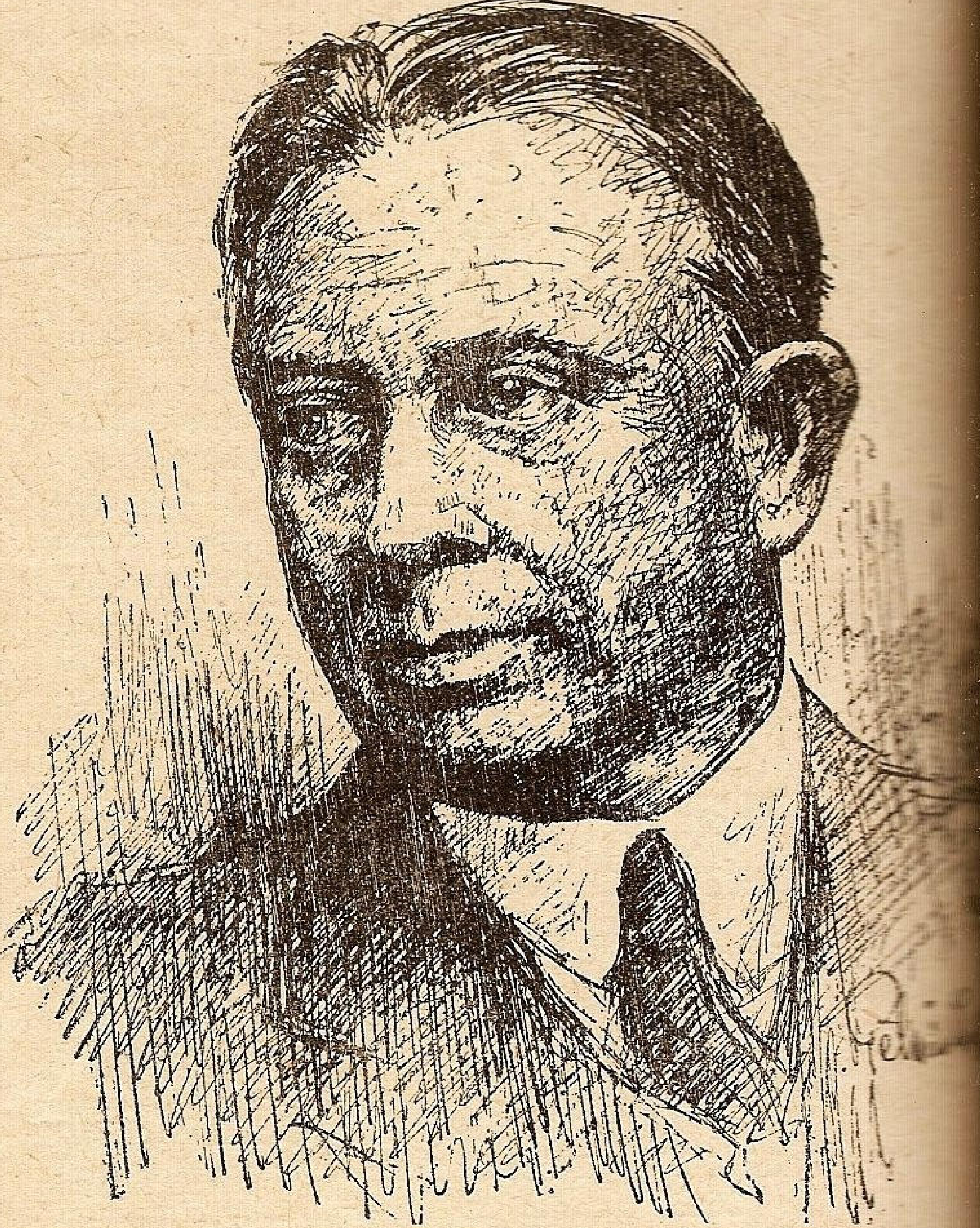
Lt.-Col. (†) MIHAIL DRĂGHICESCU

GDYNIA-AMERICA
LINII DE NAVIGATIE S. A.
Reprezentanța Generală ptr. România
BUCUREȘTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON : 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide și luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri și poștă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York și înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires și înapoi.
✱ Constanța — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanța.

Octavian Goga, cântăreț al apelor



A vorbi de figura marelui dispărut, poetul visului de unire a tuturor Românilor socotim de prisos : nu credem să fie cineva care să nu-i cunoască activitatea ca poet și om politic, mai ales după atâtea articole și cuvântări apărute, cu prilejul trecerei lui din marea frământată a *Vieții*, în oceanul liniștit al *Eternității*. Ne vom mărgini numai a spicui din nepieritoarele sale cântări, versurile în care a arătat cât a fost de cuprins de vraja apelor.

Lăsând deoparte clasica și zguduitoarea poezie *„Oltul”* soră bună cu *„Doina”* lui, găsim în *„Pe înserate”* :

Mireasa ceriului albastru
Iși impânzește'n ape chipul,
De vraja ei tresare unda
Și'nfiorează-se nisipul.

ca un fel de introducere la ciclul *„Cântă apele”*, din care redăm mai jos:

LA MAL

Mândra apelor crăiasă
Ne 'ntâlnirăm azi în cale,
Eu cu gândurile mele,
Tu cu valurile tale.

Prinși de-o tainică chemare
Ne privim acum în față,
Tu eterna vremii doamnă
Eu un strop răzleț de viață.

Cum te văd, din clipă 'n clipă
Mintea-mi sgribură și cade,
Simt moșia ta cum crește
Și hotarul meu cum scade.

Ți-ai pornit nemărginirea
Să mă 'nfrunte, să mă frângă...
Râd talazurile tale
De luntrița mea nătângă.

Tu mă birui fără luptă
Pururi neînvinsă mare,
Ochii călători pe ape
Tremură și-ți cer iertare...

Spre adâncurile albe
Imi îndrept umila rugă,
Mă primește 'ntotdeauna
Ucenic să-ți fiu și slugă.

Lasă-mă uitat la malu-ți...
Să mă uit așa departe :
Din întinderea albastră
Voi citi ca dintr'o carte...

FURTUNA

Deschide-ți fereastra spre mare
Frumoaso cu sânul de ghiață —
Deschide și uită-te 'n zare,
Ascultă-i aprinsa cântare
Și fură-i un strop de povață.

Le vezi roitoarele unde
Se 'ndoaie supuse de frică,
N'auzi cum din neguri afunde
Năpraznic un strigăt pătrunde,
Cu zboru-i amurgul despică.

E ceasul de horă păgână
Când vifor purcede din haos,
Il chiamă eterna stăpână,
Ne'nfrânta lui patimă-l mână
Și viforul n'are repaos.

Privește-o cum sânu-i tresare,
Fiorul de dragoste-o sapă,
Se sbuciumă dornica mare
Și geme și țipă și sare
Albastra mânie de apă.

Sălbaticul mire coboară
Din trăznete-i cântă chimvale,

Cu glasul lui bolta 'nfioară
Și tremură unda fecioară
Când mândru el stăruie 'n cale.

Din fulgere are cunună,
Răsufletu-i cerul aprinde,
Un chiot de nuntă răsună,
Cu marea acum se cunună
Te uită, în brațe-o cuprinde.

O sete nebună de viață
Departe 'n văzduhuri s'așterne
Indemnu-i o lume-l învață...
— Frumoaso cu sânul de ghiață,
De ce plângi cu fața 'ntre perne?...

MAMA VENERII ETERNE

...Și când te văd intinsă mare, nehodinită totdeauna,
Cum ești tu pururea aceiaș și totuș alta 'n orice clipă,
Eu simt că 'n sânul tău trăește și frumusețea și minciuna,
Că 'n fața apei amândouă deopotrivă se 'nfiripă.

Nepotolitul suflet veșnic de-o nouă dragoste ți-e dornic,
Tu frângi în unda-ți jucăușe de-apururi alte curcubeie,
Te-i sbuciumă și azi și mâne de neastâmpărul statornic
Tu mama Venerii eterne, între femei cea mai femeie.

De-aceia când te văd frumoasă s'atâtor năzuinți stăpână,
In mine-un vifor se ridică și mintea mea il ințelege
Pe bietul crai de-odinioară, ce 'n răsvrătirea lui păgână
A pus cu biciul să te bată, ș-a pus în lanțuri să te lege.

HORA VALURILOR

I.

Vechea mea otravă, jale călătoare,
Azi la malul mării te-am adus pribeagă,
Când povestea noastră pe pământ nu-l doare,
Să mi-o știe valul, valul s'o înțeleagă

Intr'o clip' amurgul mi-a furat amarul
S'a pornit o undă alteia să-l spuie,
Cântecul meu tainic și-a pierdut hotarul,
Cu talazul cade, cu talazul suie.

Simt cum ondularea stropilor de apă
Fremătând departe glasul mi-l răsfrânge,
Cum se sparge larga valurilor groapă
Cum pământul tace, simt cum marea plânge.

Viforul din mine prinde să pătrundă
Până 'n adâncimea apelor rebele
Și se otrăvește fiecare undă,
De înfrigurarea patimilor mele...

Cresc în pacea sării magice orchestre
Din nepotolita volbură albastră,
Și-mi asvârl în goană noaptea la ferestre
Fulgere răzlețe din vâltoarea noastră.

S'a 'mpletit un cântec mare fără seamă
Oceanu-mi cântă hora ta grozavă,
Undele te strigă ,apele te chiamă
Jale călătoare, vechea mea otravă...

Nu putem să nu cităm câte-va strofe din „*Aeternitas*”:

Amurgu-și flutură'n albastru năframa cu argint țesută
Și tot mai rar își bate marea răsufletul domol de pace;
Noi ocrotim atâta cântec acum când buza noastră tace,
Când mâinile îngemănate se strâng și-și spun povestea mută.

Pribeag ni-e sufletul pe ape și marea ni-e acum stăpână,
Căci ne-am topit demult visarea în uriașul piept de unde,
Ea ne-a 'mpletit iubirea 'n' valuri, în depărtările afunde...
—De-acuma prinsă'n taina apei nemuritoare-o să rămână.

Din „*Lacul*”:

Eu m'am gândit de-atâtea ori
Și mintea mea se 'ntreabă,
Eu m'am gândit de-atâtea ori:
Ce tainici, nepătrunși fiori
De 'ntinsul lac mă leagă?...

Pe semne tu care te-ai dus
I-ai rătăcit pe maluri,
Pe semne tu care te-ai dus,
Intr'un târziu și trist apus
Te-ai oglindit in valuri...

Spre a încheia cu „*De Profundis*”:

Plâng apele în noaptea asta
Și intr'un vaier indelung, —
Oftări mi-ating în zbor fereastra
Și 'n zbor la patul meu ajung.

O groază sufletu-mi supune
Și 'n așternut eu mă cufund,
Când stihuri de îngropăciune
Vin din prăpăstii fără fund.

Plânsori și gemăte și șoapte
De-a lungul apelor s'aștern
Și'n pacea miezului de noapte
Par smulse dintr'un plâns etern.

Pe semne-acu-i groazava clipă
Când moartea s'a oprit la drum
Și bate tainic din aripă
De-asupra mărilor acum.

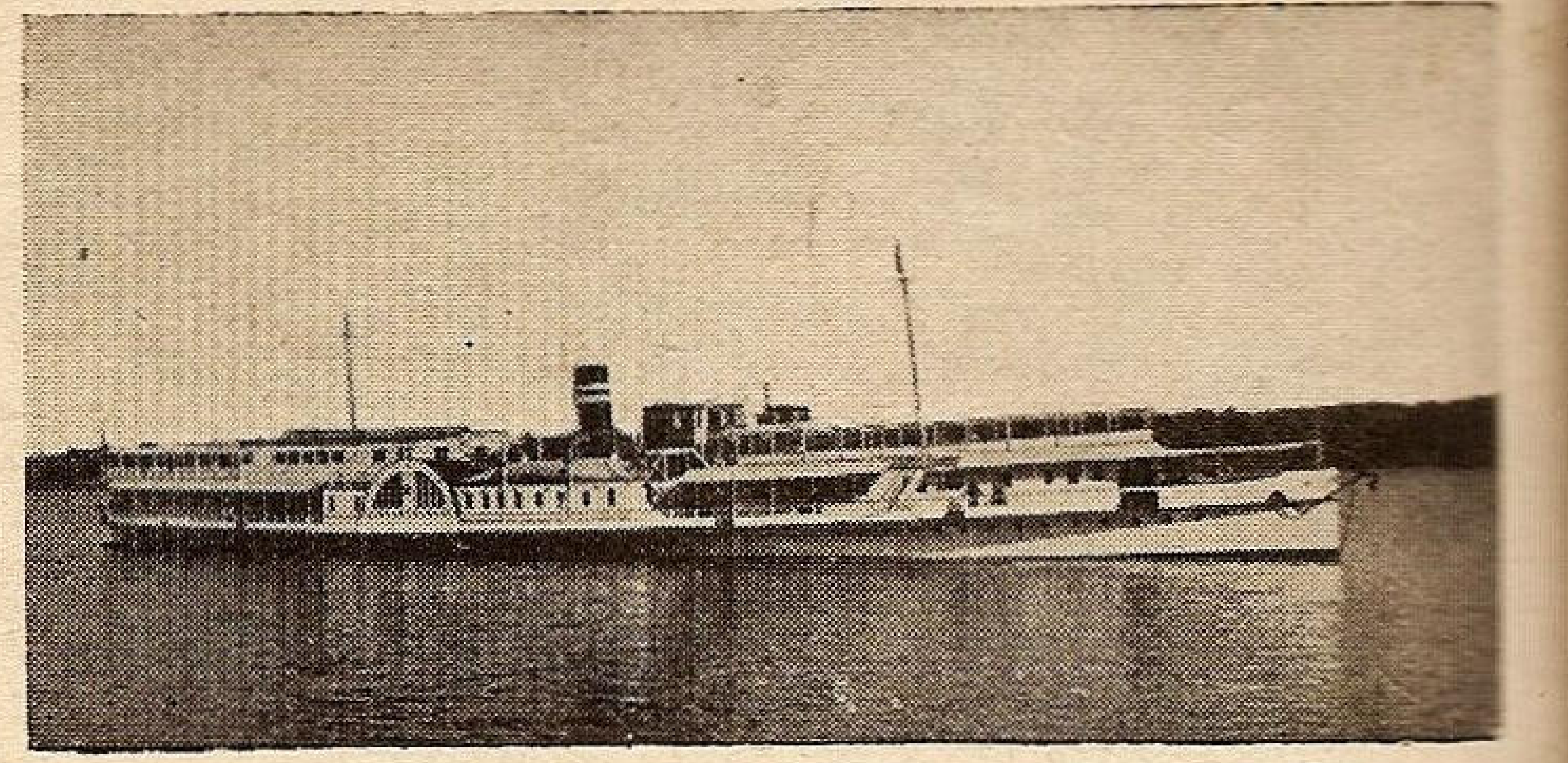
Toți robii zăvoriți sub apă
Iși simt stăpâna și tresar,
Ei sparg a valurilor groapă
Și plâng cu plânsul lor amar.

Impins de-o nepătrunsă lege
Se cere lutul în pământ:
Sărmane suflete pribege
Iși cer o cruce ș'un mormânt...

UN ADMIRATOR

„Ștefan cel Mare"

reia cursele pe Dunăre



Vaporul de călători „Ștefan cel Mare"

Către sfârșitul lunei Aprilie a. c., a eșit din Șantierul Naval Turnu-Severin complect renovat vaporul de călători *„Ștefan cel Mare"* proprietatea statului, făcând parte din parcul de vase al Navigațiunei Fluviale Române și destinat pentru curse de turism pe ruta Vâlcov-Viena.

A fost construit în anul 1870 pentru societatea de navigațiune austriacă pe Dunăre D. D. S. G. dela Viena. Intr'un șantier din Londra i s'au confecționat separat toate piesele care-l compun, iar montarea lui în întregime s'a făcut la Budapesta.

Dela construcție și până în anul 1898, a purtat numele de *„Orient"* iar dela această dată, a fost cumpărat de statul român care l-a întrebuințat câți-va ani ca vas de călători deservind linia Brăila-Galați, după care în anul 1902, a fost transformat și amenajat ca yacht regal, fiind complect renovat.

A fost cel mai elegant vas din câte navigă pe Dunăre și îndeplinește cele mai perfecte condițiuni de technică navală, așa că specialiștii în această direcție, susțin că toate sforțările făcute pentru construirea unui vas în condițiuni identice cu ale acestuia, n'au dus la nici un rezultat.

In legătură cu aceasta se mai vorbește printre marinari, că autorul planurilor acestui vas, — un inginer englez — după construirea lui, a distrus planurile spre a nu fi imitate; dar poate că aceasta e o legendă.

Referitor la partea istorică a acestui vas putem arăta:

Defunctul Rege Milan al Serbiei călătorește în 1883 cu acest vas, dela Belgrad la Giurgiu, de unde vine la București de vizitează Curtea Regală, vizită la care M. S. Regele Carol I, răspunde în anul următor plecând dela Giurgiu la Belgrad pe vasul marinei militare „Ștefan cel Mare" transformat apoi în ponton militar.

Invingătorul dela Slivnița, Principele Alexandru de Battemberg, care a scris o pagină glorioasă în istoria Bulgariei și care mai târziu a fost recompensat cu cunoscuta detronare, a venit pe Dunăre în Bulgaria din Austria, tot cu acest vas.

Mai târziu Principele Ferdinand de Coburg, fostul rege al Bulgariei, tot cu acest vas a venit în Bulgaria spre a primi coroana. In anul 1902 când Regele Carol I sosește la Rusciuk tot pe bordul acestui vas, de unde a plecat la Grivița, să revadă mormântul scumpilor săi viteji dela 1877—78, la Rusciuc Principele Ferdinand al Bulgariei, venind pe bordul vasului, a recunoscut locul și masa (unde se afla mai târziu cabinetul de lucru al M. S. Regelui Carol I) pe care a iscălit la sosirea sa întâia oară la țărmul Bulgariei, actul prin care acceptă coroana.

In 1893 Franz Iosef al Austro-Ungariei și Wilhelm al Germaniei au călătorit cu acest vas pe Dunărea de Sus.

M. S. Regele Carol I, voiajează întâia oară cu acest vas în 1894, plecând dela Galați la Sulina, spre a asista la inaugurarea monumentului ridicat de Comisiunea Europeană Dunăreană la Dunăre, pe brațul Sulina.

In 1895, luna Septembrie, cu ocazia inaugurărei podului dela Cernavodă, Familia noastră Regală a găzduit pe acest vas.

In 1902 M. S. Regele pleacă dela Giurgiu tot cu acest vas, devenit acum yachtul *„Ștefan cel Mare"*, la Rusciuc de unde pleacă la Grivița spre a vizita mormântul eroilor dela 1877-78 și unde Primatul Bisericei bulgare a rostit memorabilele cuvinte: *„Sculați din morminte eroilor ca să vedeți pe viteazul vostru Căpitan"*.

In 1904 MM. LL. Regele și Principii moștenitori fac cu acest yacht marele voiaj pe Dunăre, plecând din T.-Severin la Galați-Sulina.

In 1905, 1906 și 1907 urmează voiajurile Principilor moștenitori; AA. LL. Regale Principele Ferdinand și Principesa Maria.

In 1908 marele voiaj pe toată Dunărea al Familiei Regale și Princiare dela Giurgiu-Severin, peste cataracte la Drencova-Sulina-Giurgiu.

Misiunea rusească sub conducerea generalului Kaulbars voiajează cu acest yacht dela Galați la Cernavodă, iar cu doi ani mai înainte — de nu ne înșelăm — au voiajat cu el delegații congresului petrolifer.

In 1910 generalul englez Roberts, învingătorul burilor din Transval, venind în țară în fruntea unei misiuni militare spre a notifica regelui Carol I, moartea regelui Eduard al Angliei și suirea pe tron a Regelui George, a plecat dela Severin tot cu acest vas spre a notifica acest eveniment și regelui Serbiei.

A mai voiajat cu el în 1910 grupul escursioniștilor francezi sosiți în țară, dela Giurgiu la Brăila.

In 1911 voiajează cu el Familia Regală și princiară dela Oltenița la Cataracte — canalul Sf. Gheorghe-Sulina-Cerna-Vodă.

In 1912 yachtul conduse tot pe acești Inalți oaspeți dela Oltenița la canalul Sf. Gheorghe-Catarlez-canalul Măcin-Cernavodă.

In anul 1913, an de glorie pentru țara noastră, yachtul regal „Ștefan cel Mare" înscrie iarăși o pagină istorică: comisiunea pentru delimitarea graniței la Silistra, comisiune numită în urma conferinței dela Petersburg — înainte de mobilizare — pleacă a-și îndeplini mandatul cu acest vas.

In timpul mobilizării călătoresc cu el atașații militari și reprezentanții presei din Europa spre a urmări marele avânt al ostașilor români în Bulgaria, iar în întregul curs al lunei August al acestui an A. S. R. Principele Ferdinand, în calitate de Comandant al Armatei Române în Bulgaria, își are cartierul general pe acest vas; tot cu el M. S. Regele Carol I trece în acest timp pe malul bulgar spre a urmări mersul victorios al armatei române spre fundul Balcanilor.

In timpul războiului mondial din 1916—18 yachtul „Ştefan cel Mare" a fost dus odată cu întreaga flotă de pe Dunăre, la Kilia unde a rămas din toamna anului 1916 până către sfârşitul lui Februarie 1917, când a fost evacuat la Odessa.

In primăvara anului 1918 izbucnind revoluţia bolşevică yachtul a fost ocupat de revoluţionarii lui Racovsky cari s'au instalat pe el, arborând pavilionul revoluţionar roşu.

In Februarie 1918 vasul a fost dus forţat de revoluţionari la Kerson unde s'au îmbarcat pe el încă vre-o 200 bărbaţi şi femei.

Aci revoluţionarii au dat jos coroanele regale de pe camerele roţilor.

Dela Kerson, vasul cu revoluţionarii a fost dus la 5 Martie la Sevastopol.

Din ordinul lui Rakowski, yachtul a plecat apoi la Feodosia, de aci a fost dus la Yalta, — iar la 20 Martie a fost dus la Sevastopol, unde revoluţionarii au debarcat de pe vas toate femeile, apoi văzându-se urmăriţi de trupele germane, au ordin ca yachtul să plece cu ei la Novorosisk.

Personalul yachtului refuzând sub diferite pretexte să plece din Sevastopol, revoluţionarii s'au debarcat, iar vasul a rămas în bazinul din acest port, arborând imediat pavilionul român.

Pe la 10 Aprilie s'a prezentat la bordul vasului o gardă de 10 marinari germani, de pe crucişetorul „Goeben", care venise în acel port şi cari au cerut să se dea jos pavilionul român şi să se arboreze pavilionul german, vasul fiind considerat ca o captură germană de război.

Dela 10 Aprilie şi până la 18 Iunie vasul a fost păzit de gărzi din armata germană.

La 18 Iunie a venit la Sevastopol Comandorul Pompiliu Georgescu din Marina Română care a tratat pentru eliberarea vaselor româneşti capturate de germani.

La 23 Iunie 1938 garda germană s'a retras dela bordul yachtului după care s'a arborat imediat pavilionul român. Comandamentul german dând autorizaţia ca yachtul să plece, vasul condus de Căpitanul Iordăchescu dela S. M. R. a plecat, intrând la Dunăre.

Dela încetarea războiului şi până în prezent, yachtul a fost la Galaţi, de unde nu s'a deplasat de cât prin anul 1924 spre a face o călătorie pe Dunăre cu toată Familia Regală Română.

Dela încetarea războilui şi până în prezent, yachtul pus în serviciu de anul trecut de către N. F. R. şi care servă azi ca yacht regal, yachtul „Ştefan cel Mare" pe deoparte nemai corespunzând, iar pe de alta, faţă de avântul ce l'a luat turismul în ţara noastră, s'a hotărât transformarea lui în vas de turism care să deservească linia Giurgiu-Viena.

Şi astfel, de anul trecut, s'a început renovarea şi amenajarea acestui vas, care acum e pus în cursă fiind complect transformat.

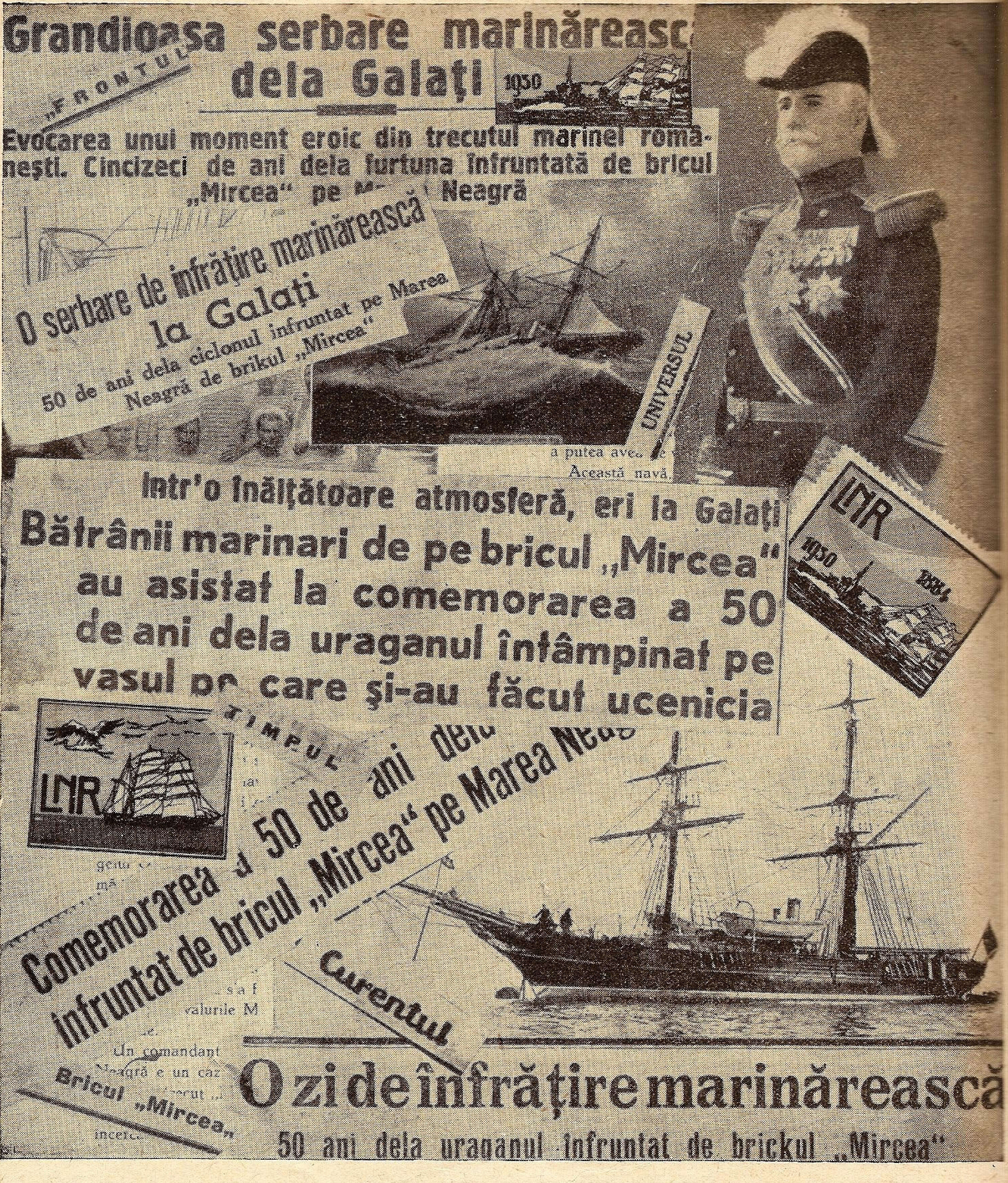
N. C. B. P. — Brăila

BANCA DE CREDIT ROMAN
BUCUREŞTI
FONDATĂ IN ANUL 1888
CAPITAL: LEI 400.000.000
REZERVE LEI 195.000.000

SUCURSALE:

Bălţi ⋆ Brăila ⋆ Braşov ⋆ Cernăuţi ⋆ Constanţa
Galaţi ⋆ Iaşi ⋆ Oradea ⋆ Timişoara ⋆ Chişinău
Adresa telegrafică: „BANCREDIT"

CORESPONDENŢI: IN TOATĂ ŢARA ŞI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE



„FRONTUL"

Grandioasa serbare marinărească dela Galați

Evocarea unui moment eroic din trecutul marinei românești. Cincizeci de ani dela furtuna înfruntată de bricul „Mircea" pe Ma... Neagră

O serbare de înfrățire marinărească la Galați

50 de ani dela ciclonul înfruntat pe Marea Neagră de brikul „Mircea"

UNIVERSUL

a putea avea

Această navă

Intr'o înălțătoare atmosferă, eri la Galați

Bătrânii marinari de pe bricul „Mircea" au asistat la comemorarea a 50 de ani dela uraganul întâmpinat pe vasul pe care și-au făcut ucenicia

TIMPUL

Comemorarea a 50 de ani dela ... înfruntat de bricul „Mircea" pe Marea Neagră

Curentul

Un comandant

Neagră e un caz

Bricul „Mircea"

O zi de înfrățire marinărească

50 ani dela uraganul înfruntat de brickul „Mircea"

Un curent de opinie marinărească nu se poate impune fără impulsul celor cari cunosc rostul unei marine în propășirea și apărarea unei țări, adică a cercurilor maritime. Şi impulsul va fi cu atât mai puternic cu cât în aceste cercuri va domni o cât mai strânsă armonie, unire, *frăție*.

Pentru acest motiv Liga Navală Română profită de orice ocaziune, pentru a aduna pe toți cei din jurul flamurei ei cari trăesc *risipiți fie din cauza serviciului fie a nevoilor*.

Şi ce prilej mai frumos putea fi ca retrăirea zilelor de 21—22 Mai 1888, când „Mircea" tânăr încă, a fost prins de o furtună cum atât de des se întâmplă pe „căldarea de clocot" care este Marea Neagră? S'au adunat în jurul decanului amiralilor noștri, comandant al bricului pe acea vreme, toți foștii elevi și subalterni de pe vremuri, toți cei cari și-au făcut ucenicia pe puntea și arborada lui „Mircea", toți cei cu *„spiritul Mircea"* în suflet.

După cum se va vedea, înălțătoarea serbare a avut o desăvârșită reușită, grație sprijinului larg dat de toate autoritățile în legătură cu acest spirit. In primul rând Ministerul Aerului și Marinei, care a aprobat concursul tuturor comandamentelor și direcțiilor subordonate. D. General -Adjutant *Paul Teodorescu*, ministru de resort a binevoit să pună pe adresa Ligii următoarea rezoluție:

„Ințeleg ca serbarea să fie astfel organizată încât să pună arma marinei într'o lumină corespunzătoare importanței ei".

Divizia de Dunăre, de sub comanda d-lui Amiral *Eug. Roșca,* care a dispus așezarea monitoarelor la ancoră în fața bricului „Mircea" pavoazat ca pe vremurile bune, la cheu și a luat toate măsurile pentru reușită.

Depozitele Echipajelor, d. Comandor *Steriopol,* care a pus muzica marinei și corul la dispoziție.

Arsenalul Marinei, d. Inginer Comandor *Năsturaș,* care a confecționat placa comemorativă și a pus la punct toaleta bricului.

Direcția Marinei Comerciale, d. Amiral *Păiș N.,* care a dat dispoziții de pavoazare a porturilor și navelor comerciale din Galați și Brăila.

Navigațiunea fluvială Română, director d. Inginer *Corneliu Ionescu,* și Inspector *Semenescu,* care a dispus pavoazarea navelor N. F. R. și a pus la dispoziție un vapor pentru escursia la Brăila.

Direcția Serviciului Maritim, director d. *Comandor Constantinescu* G., agent d. căpitan *Păun,* care a pus la dispoziție nava „Suceava" pentru masa comună. Nu trebue uitat nici d. Comandor *Rășcanu,* comandantul navei, care a făcut invitaților cea mai călduroasă primire.

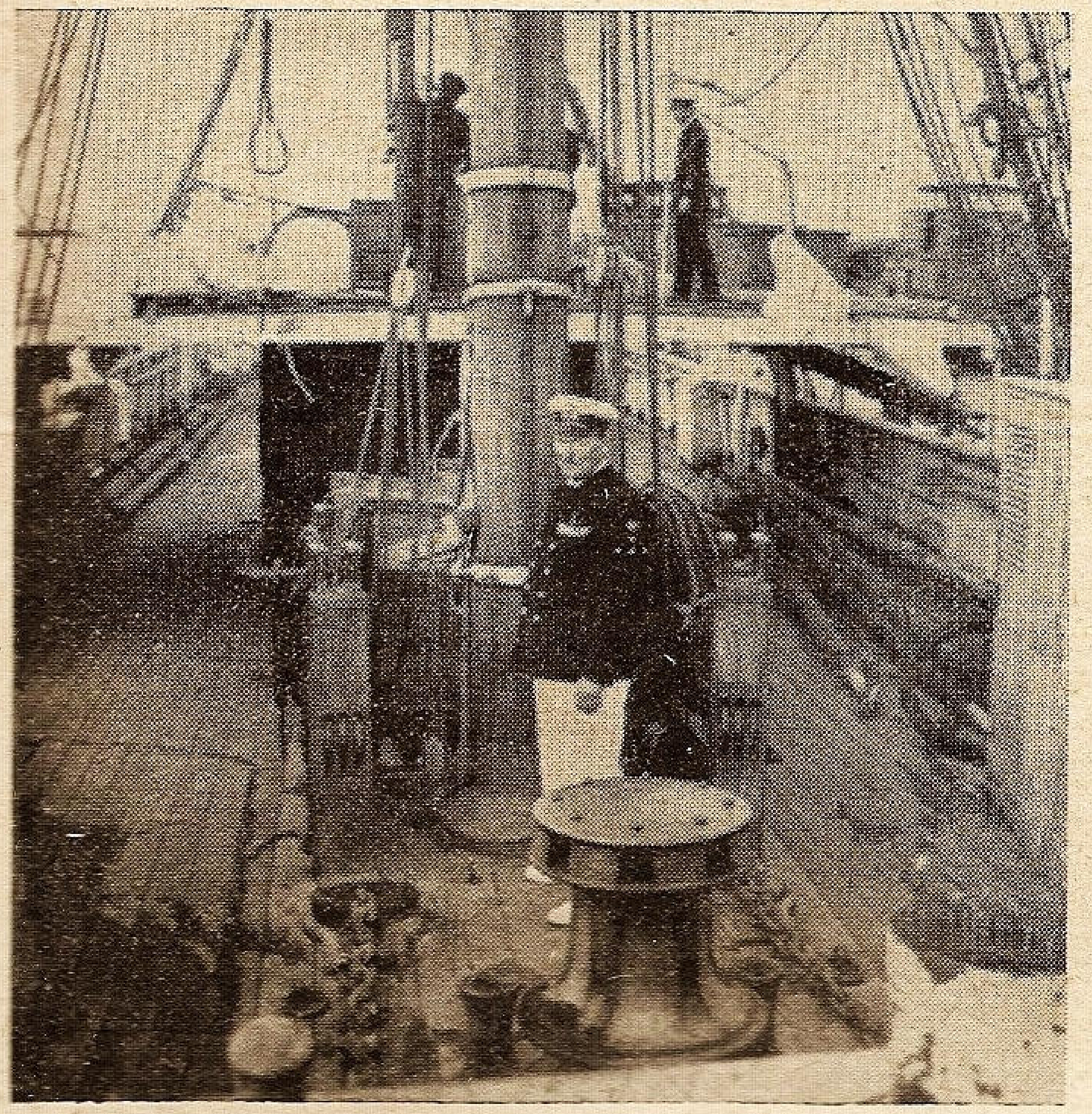
Comandamentul Strajei Țării, comandant d. Maior *Sidorovici,* comandant de Legiune d. Inspector Școlar *Nadă,* care a concentrat străjerii la serbare.

Societatea de Radiodifuziune, director general d. *Dan Sărățeanu,* care a făcut ca prin difuzarea serbărei întreaga suflare românească, chiar cea aflată la mii de mile pe mări și oceane, să poată asculta desfășurarea ceremoniei.

Direcția Presei și a propagandei, secretar d. *Hrisicu Eugen,* și întreaga presă care a informat publicul atât înainte cât și după serbare cu articole impresionante.

CUM A DECURS SERBAREA.

Incă dela ridicarea pavilionului, puntea bricului a început să facă onorurile invitaților locali sau veniți din ajun. Toți țineau să vadă căsuța de lemn pe care trăise clipe amestecate dar neuitate. Tot portul pavoazat. Pe cheu mare afluență de popor. Dealungul malului, cu rame drept arme, străjerii marinari din localitate, iar pe bric străjerele, cu cunoscutul și tinerescul zâmbet pe buze. Către orele 11, puntea gemea de ofițeri de marină tineri și bătrâni, rezerviști încărunțiți sosiți din colțuri îndepărtate ale țării, maeștrii de marină în cap cu fostul șef de echipaj al bricului, *Constantinescu Achil.* D. *Frasin Munteanu-Râmnic,* cu ajutoarele sale aranjează aparatele de radiodifuziune cari prin telefon până la București și de aci pe ale văzduhului căi vor revărsa întreaga ceremonie. Nu lipsesc nici camarazii dela uscat, din toate armele, nici autoritățile civile. Pentru că nu avem toate numele, nu pomenim nici unul. Nu putem însă a nu cita pe foștii elevi cari au luptat în acea furtună, — *Căp. Biberi, Căp. Sava, Căp. Nestor, Buzdugan, Colonel Crutescu și alții.*



Maestrul-principal Achil Constantinescu, fost șef de echipaj pe „Mircea"

La ora 11,30 apare pe punte, eșind din cabină, d. *Amiral Eustațiu Sebastian,* mărunt și sprinten, radios ca la inspecție. Intreaga asistență îl primește cu urale pe cel care a știut cu atâta vrednicie să ducă la liman bricul pe care îl comanda cu 50 ani mai înainte. Cu pași siguri se îndreaptă spre pupa, unde un sobor de preoți oficiază serviciul divin, răspunsurile dându-le corul marinei, proslăvindu-se memoria marinarilor morți la datorie în timp de război sau de pace. Intr'o plină de smerenie atmosferă se aruncă în Dunăre o coroană de flori. D. *Amiral Eustațiu,* de astă dată vădit emoționat, rostește următoarea cuvântare :

Iubiți Camarazi,

Am primit comanda lui Mircea pentru această zi de sărbătorire a 50 de ani dela furtuna înfruntată, cu oarecare emoțiune. Mi-a dat iluzia că am întinerit cu 50 de ani.

Acum zece ani, colaboratorul de mai târziu și azi camaradul pensionar, Amiral Gavrilescu, când se găsea la Constanța, Comandant al Diviziei de Mare, mi-a scris invitându-mă la serbarea de 40 de ani dela furtuna Bricului Mircea.

Mulțumndu-i i-am răspuns că, de obicei fug, de asemenea manifestațiuni și în orice caz ar fi mai bine să amâne această aducere aminte când s'o împlini 50 de ani.

S'a cam supărat — avea dreptate — pentru că făcuse mari pregătiri, dar mai ales se îngrijea că peste zece ani câți vor mai putea lua parte și cu drept cuvânt se gândea la cei mai bătrâni, probabil chiar la mine.

Iată însă, astăzi, că au trecut cei zece ani și pentru cel mai bătrân dintre D-voastră și ne găsim unii lângă alții pentru această sărbătorire — 50 de ani e ceva — mulțumirea cu emoțiunea mea asemenea e ceva ; după 50 de ani, la etatea de peste 81 de ani, să mă găsesc lângă elevii mei, cari azi sunt și ei cu părul alb ca al fostului lor Comandant, este și asta ceva.

O paranteză. — Foarte mulți, care m'au cunoscut mai târziu, auziseră că am albit de-odată, din cauza spaimei și a răspunderii ce mi-au dat acele trei zile de furtună din Marea Neagră. Este o legendă pe care Dv. care ați fost cu mine în acele zile în luptă cu furtuna, știți că nu e adevărat, așa că legenda rămâne. Un marinar să se teamă într'atâta de o furtună ca să albească într'o noapte ?

De sigur ei nu știu și poate nici Dv., că cu trei ani înainte de 88, în 1885, tot în luna Mai, când ca Locotenent mă găseam îmbarcat pe vasul cu pânze francez, „La Loire", pe 60 grade latitudine în Oceanul Atlantic, în dreptul Capului Horn, am întâmpinat un ciclon care ne-a sguduit două zile și două nopți, ne-a rupt toate pânzele, vergile, arboreții, bărcile, marea ne-a inundat punțile și cala, valurile ca munții — 12-15 metri înălțime, — cele mai mari, ce nu se găsesc decât în Pacific, în latitudinile joase, amenințau nava să ia apă sub vânt — dar a rezistat, cum a rezistat și *Mircea* al nostru în Marea Neagră ! *Mircea* de tonajul nici 400 tone, *Loire* 8000 de tone.

Vedeți că înainte de vijelia noastră din Marea Neagră, făcusem repetiție în Oceanul Atlantic, jos de tot, unde soarele se ridică la miezul zilei, abia la 6 grade deasupra orizontului. Eram în toiul iernii, luna Mai, frumoasa lună Mai, când în emisferul nostru liliacul e în floare.

Marinarul încercat nu se teme de nimic, timpul frumos, ca și furtuna, intră în profesiunea lui, în viața lui. Pe orice timp el este la postul său, în afară de privirile sau de controlul cuiva, numai de față cu D-zeu. El nu vrea nimic dela nimeni, nici răsplată, nici admirație, când își face datoria.

Măreția serbării de azi stă în întâlnirea noastră după 50 de ani dela furtună.

Răsplata și mulțumirea mea este că văd strânși împrejurul meu pe cei rămași încă în viață dintre elevii Școalei de Marină și din echipajul lui Mircea, dar orice mulțumire are și partea ei de mâhnire; nu toți cari și-au făcut datoria sunt între noi, dintre ofițeri unul singur este în viață — Sublocotenentul Boerescu, azi Amiral pensionar. Lipsesc: ajutorul meu, prețiosul secund al lui Mircea, Căpitan Popovăț, Locot. Atanasiu și Bildirescu, Sublocot. Iorgulescu, Mecanicul Locot. Dunărințu și Medicul bordului.

Tuturor acestor dispăruți le păstrez o pioasă amintire.

Astăzi, alături de mine văd ofițeri de marină, mari și mici, pensionari și activi, din generațiile următoare acestor 50 de ani.

Mulțumesc cu recunoștință tuturor acestor camarazi, cari au venit ca să ridice această sărbătoare la înălțimea unui simbol, semn destinat a reprezenta o idee morală.

Legătura de strânsă camaraderie dintre marinarii bătrâni și tinerii marinari nu este semnul cel mai expresiv ce reprezintă ideea morală și această idee nu este însăși sufletul unei Națiuni, a unui Neam care nu poate pieri?

Să urăm, pentru propășirea Marinei de război și de comerț, care trebuie să meargă mână în mână și pentru Spiritul Mircea, pe care Regele nostru îl pomenește de câte ori vorbește de Marină.

Un grup de veterani, elevi în 1888, în jurul d-lui Amiral Eustațiu

D. *Amiral Roșca*, în numele d-lui Ministru al Aerului și Marinei, care fiind în inspecție aiurea a fost silit să lipsească spune:

Domnilor.

D. Ministru *Paul Teodorescu*, neputând lua parte la serbările de azi, întrucât este reținut de serviciu și regretând că nu poate participa la solemnitatea comemorării bricului „Mircea", m'a însărcinat să-l reprezint la această serbare. Totodată d-sa a ordonat ca Divizia de Dunăre să dea tot concursul pentru cea mai deplină reușită. Deasemenea a dispus ca aviația din Galați să ia parte activă la această serbare marinărească.

Din inițiativa d-lui amiral Gavrilescu, neobositul animator al atâtor manifestări marinărești, Liga Navală Română a organizat cu concursul larg dat de d. Ministru al Marinei, sărbătoarea comemorării a 50 de ani dela uraganul pe care l'a înâtmpinat bricul „Mircea" și pe care l-a învins.

Acest accident de navigație îmbracă o formă deosebită, dacă ne amintim de tonajul redus al bricului „Mircea", de forța slabă a mașinilor și de mijloacele rudimentare din acea vreme. Toate aceste lipsuri și imperfecțiuni au fost larg cumpănite de bravura și de destoinicia ofițerilor și marinarilor și în special a valorosului lor comandant, căpitanul Eustațiu Sebastian. (Urale).

Din amintirile celor puțini rămași în viață, amintiri răscolite de serbarea de azi, și din raportul d-lui comandant Eustațiu, întocmit în urma uraganului pe care l-a întâmpinat bricul „Mircea", se va vedea în adevărata lumină eroismul echipajului și al conducerii. Pentru noi, ofițeri mai bătrâni, care ne-am făcut ucenicia de marinari pe bricul „Mircea", aniversarea de azi ne trezește cele mai frumoase amintiri din cariera noastră, în luptă continuă cu elementele răsvrătite ale naturii și face să înflorească în noi din nou dragostea de mare, spiritul de sacrificiu, de inițiativă, de disciplină; dar mai ales se încheagă între noi cea mai desăvârșită camaraderie.

Bricul „Mircea" a fost pentru noi, cum așa de bine a spus acum câțiva ani Majestatea Sa Regele, adevărată școală de energie, de îmbărbătare, de sacrificiu. Acest bric a format generațiile mai vechi de marinari. Așa că azi, când, obosit de ani și cu aripele frânte a fost scos din serviciu, conducerea marinei a luat urgente măsuri pentru construirea unei noui nave școală după ultimele cerințe ale technicei moderne.

Domnilor amirali, Iubiți caramazi,

Ziua de azi, în care ne găsim reuniți pe puntea bricului „Mircea", atâția ofițeri tineri și bătrâni, din activitate și din rezervă, ziua de azi ne reamintește o datorie sfântă: aceia de a slăvi sufletele atâtor marinari, a celor mai buni dintre noi, cari, încălziți de flacăra sfântă a iubirii de țară, s'au jertfit pentru idealul nostru național. Amintirea bravilor camarazi marinari, căzuți pe apele noastre, trebue păstrată veșnic vie, faptele lor de arme și de eroism, cu care noi toți ne mândrim, trebuind să intre în patrimoniul de glorie al marinei noastre.

Pentru eroii marinari căzuți în războiul de întregire, vă rog să păstrați un moment de pioasă reculegere.

D. *Comandor Izvoranu* dă citire raportului comandantului bricului făcut la Constantinopole după furtună, din care redăm doar încheierea:

„Aci este locul să fac cunoscut că ofițerii cei noi și echipajul au avut ocazia a se instrui în adevăratul sens și a profita așa cât n'au profitat executând întreaga campanie. Furtuna a fost pentru ei o adevărată școală.

Ofițerii au corespuns așteptărilor mele, s'au purtat admirabil făcându-și mai mult decât datoria până la cel din urmă moment, cu toată oboseala și ploaia ce nu înceta a cădea torențial.

Echipajul a fost admirabil, riscându-și în unele lucrări viața lor chiar. Cu ofițerii care îi am și oamenii astfel cum s'au format pot face chiar turul lumii".

După citirea raportului d. Amiral Eustațiu adaogă:

In urma acestui raport, Ministerul nostru a intervenit la Constantinopol pentru reparațiuni.

Chiar a 2-a zi Mircea a intrat în bazin, a fost călăfătuit, reparat dublajul de aramă și întreaga arboradă făcută din nou.

La 20 Iulie am ieșit din bazin, din Cornul de Aur și la 22 am reluat din nou călătoria noastră.

Am vizitat porturile: Pireu-Navarin-Messina-Neapole-Livorno, Spezzia, Genua, Toulon, Barcelona, Palma, Alger, La Goulette, Malta, Canea, Cospoli, Constanța, Galați.

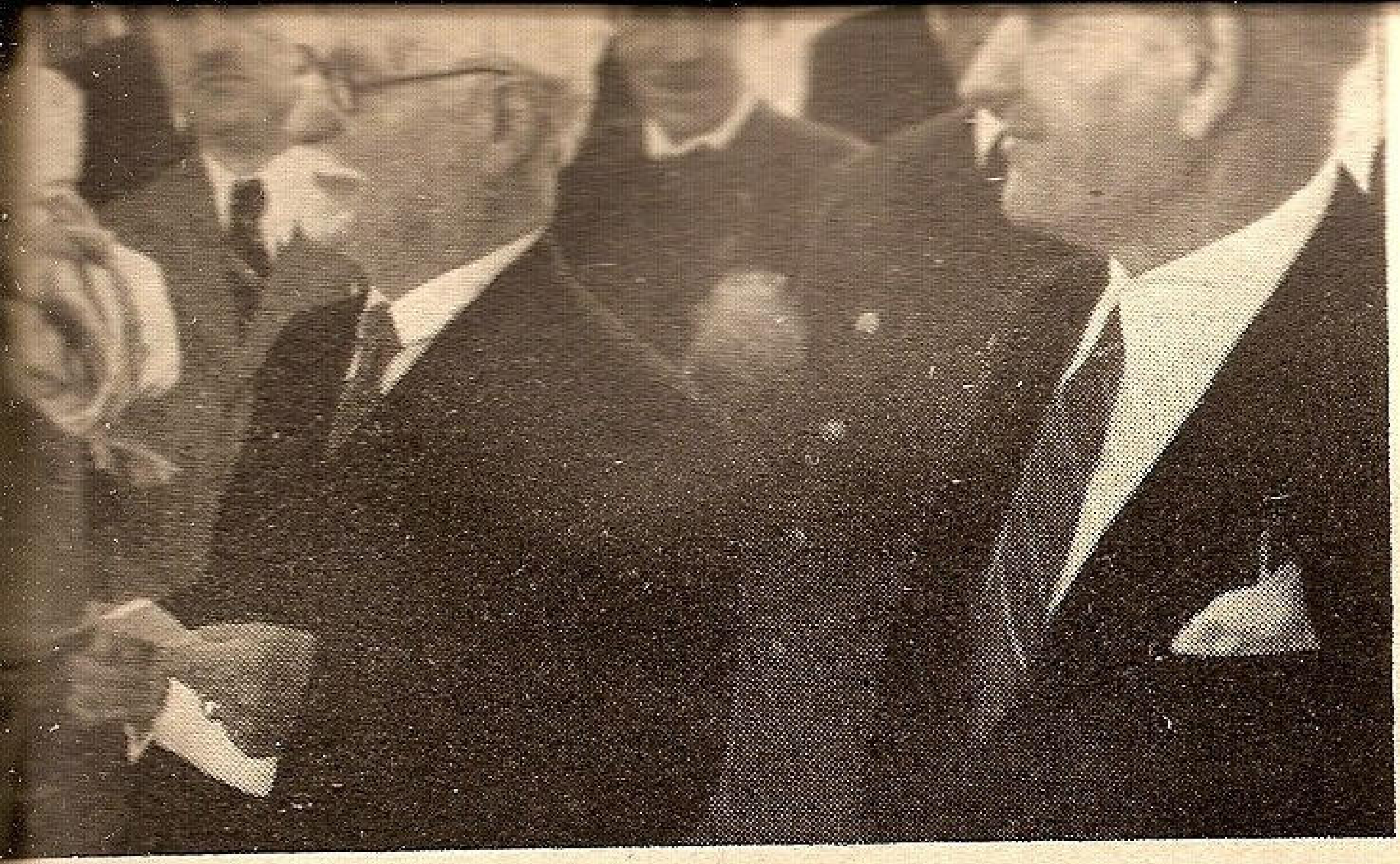
Și în aceasta a 2-a parte, am mai avut timpuri rele, furtuni, dar păreau nimic pe lângă cea din Marea Neagră.

Din echipajul și elevii care s'au distins în timpul furtunii, am semnalat sergenții Nestor, Georgescu și Budeanu; caporalii Zincu Sotir, Popescu Dumitru, Oprea Stanciu; soldații Chiriloacă, Ispas Petre, Teodorescu Gh., Neagu Gh., Sandu Tănase, Ion Ion, Niculae Ghiță și Logofătu Marin.

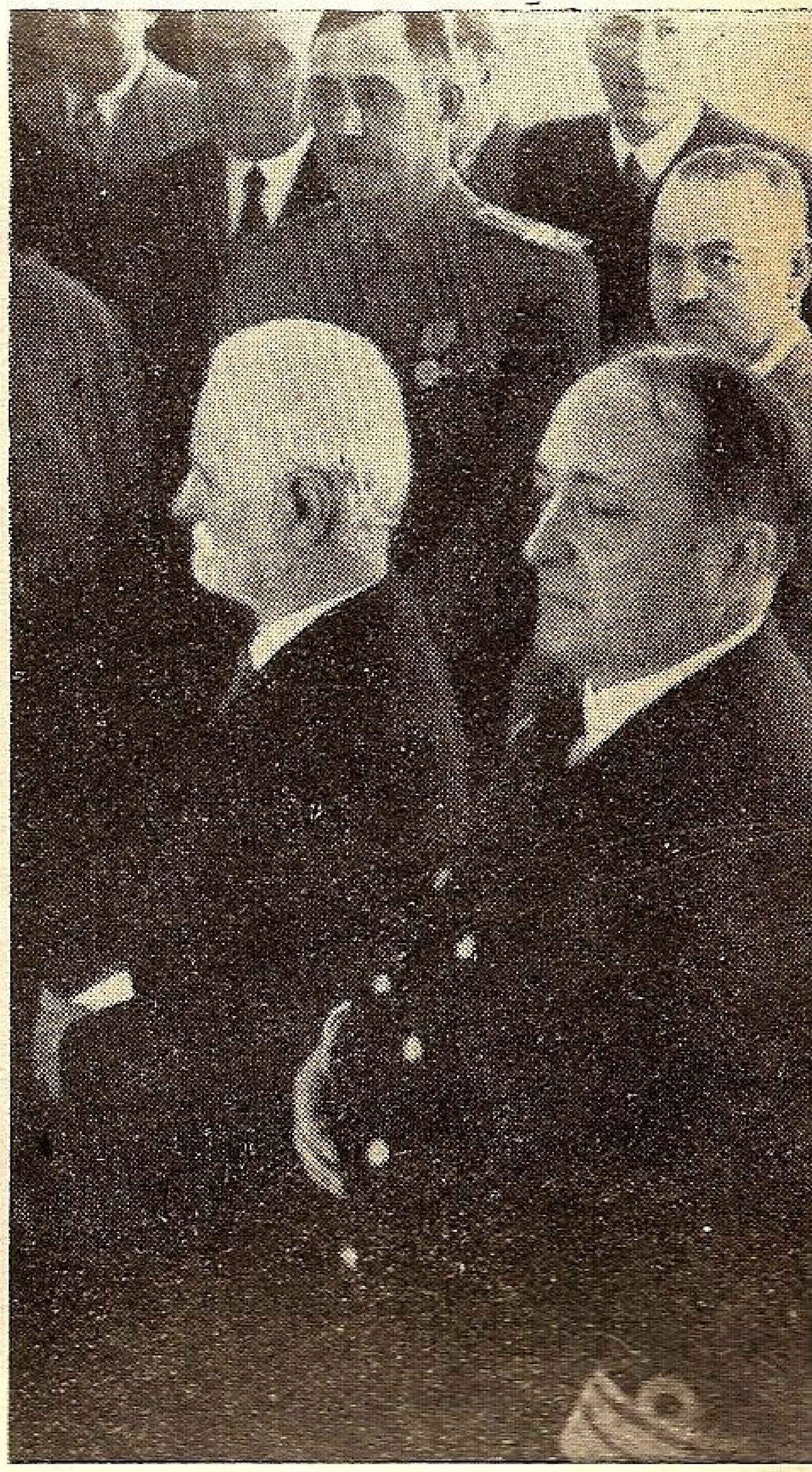
Elevi: Candidatul Căpiescu Mihail, Ionescu Cristea, Crutescu Niculae, Giroteanu Paul, Săvescu Petre, Biberi Constantin, Moisiu Dumitru, Vasiliu Gh. și Vasiliu Ion.

După acestea, d-sa se'ndreaptă spre centrul navei și desvălue placa de bronz bătută în ghiul istoric al bricului și pe care stă scris: „BRICUL MIRCEA, 50 ANI DELA URAGANUL DIN 21 MAI 1938", spunând:

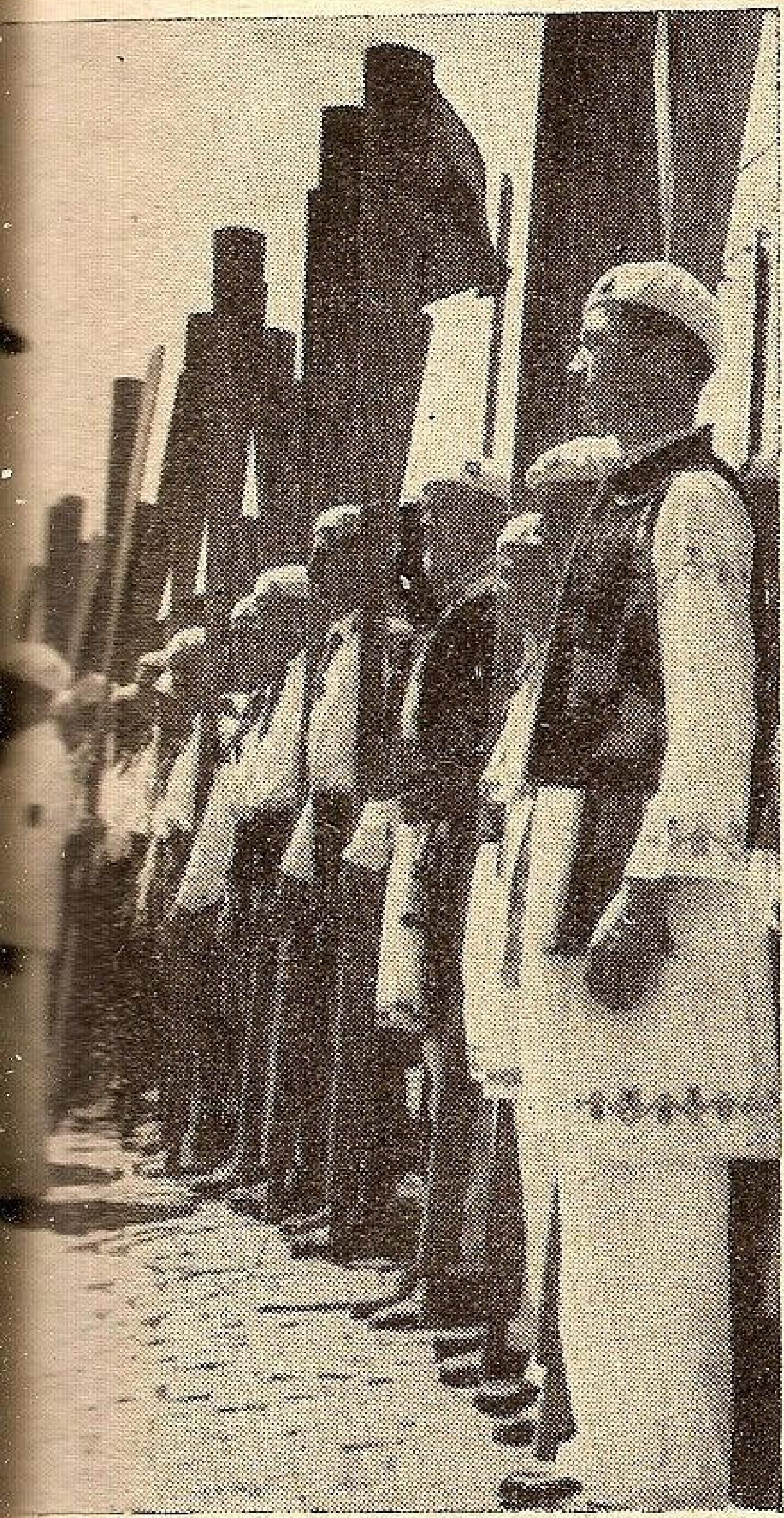
Prin desvelirea acestei plăci Mircea ne arată vitejia și bărbăția lui. Urăm ca pe aceiași cale să meargă și Mircea No. 2.

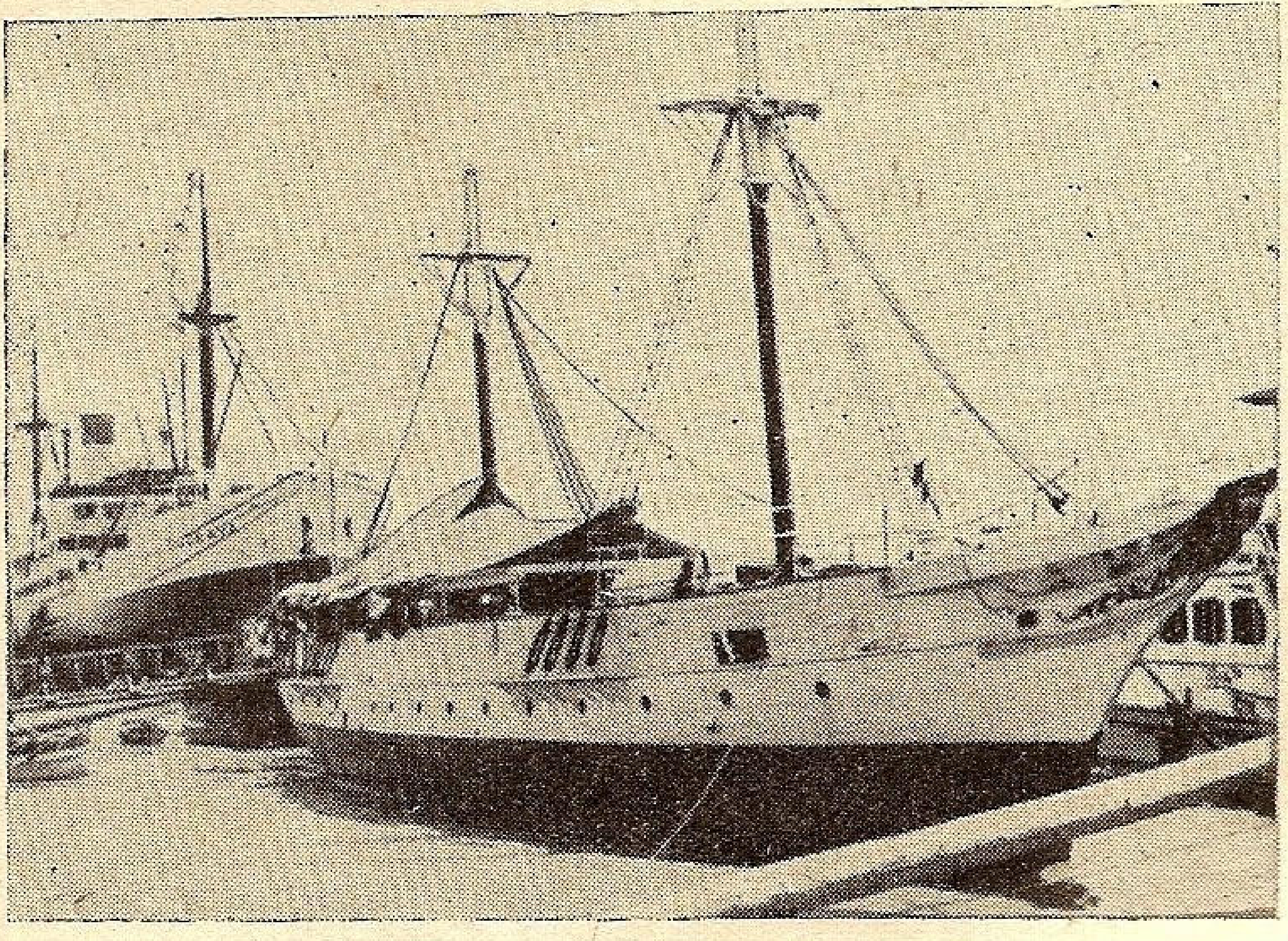


D. Amiral Eustaţiu vorbind la microfon, alături de d. Vice-Amiral Gavrilescu.



D-nii Amiral Eustaţiu şi Amiral Roşca la serbare.





Bricul „Mircea" gata a-şi primii oaspeţii. In pupa s/s „Suceava".

Asistenţa ascultă smerită serviciul divin.

Străjerii marinari, nădejdea de mâine, privind trecutul

D. *Vice Amiral Gavrilescu,* elev în şcoala copiilor de marină pe atunci, rosteşte în numele Ligii Navale Române următoarea cuvântare :

Domnilor Amirali şi iubiţi camarazi,

„Frumoasa serbare de azi ne umple sufletele tuturor de bucurie, căci sărbătorim o jumătate de veac de când această navă frumoasă care e brikul „Mircea" face parte din patrimoniul marinei noastre".

Aşa începea cuvântarea Majestăţii Sale Regele al Carol II-lea la Constanţa, la 27 Maiu 1931, cu prilejul a 50 de ani de vrâstă a brikului „Mircea".

Iubiţi Camarazi,

O emoţie adâncă mă cuprinde, în aceste clipe înălţătoare, când, în numele Ligii Navale Române, trebue să vă mulţumesc tuturor din adâncul sufletului, pentru că aţi răspuns la apelul nostru şi mai cu seamă pentru entuziasmul şi dragostea cu care aţi răspuns.

Ne-am adunat aci, ca să retrăim câteva clipe numai, de acum o jumătate veac, din vremea velelor, din vremurile posturilor de abordaj, cu toate amintirile lor. Nu vom mai repeta astăzi plecarea brikului cu vele, sub comanda cadrelor vechi, de pe vremea uraganului, cum am făcut-o acum 10 ani.

Mircea, după cum vedeţi, nu se mai poate mişca singur, dar a rămas acelaş, cu corpul său de abanos, oţelit, aşa cum ne-a oţelit şi pe noi în cursul vremurilor.

El vă roagă prin mine, să fiţi buni a-l ierta că nu se mai poate prezenta falnic şi cu pletele negre şi lucitoare de altă dată ; a albit şi el ca şi noi, dar sufletul, i-a rămas tot tânăr.

Şi acum, iubiţi camarazi, ca primă datorie înainte de toate,, ca o datorie de pietate se cuvine să amintim şi să preamărim pe înaintaşii noştri plecaţi în lumea drepţilor. Nefericitul general Maican, victima nedreptăţilor omeneşti, amiralul Urseanu, întâiul Comandant al brikului, Ion Ghica, Ministrul nostru la Londra şi naşul fericit al brikului „Mircea", Amiralul Murgescu, eroul dela Măcin, amiral Koslinski, Comandor Popovăţ şi urmaşii lor, care au luptat, au creat şi au făcut şi fac cinste marinei, precum şi ceilalţi cari au lucrat cu dragoste şi cu mult suflet, contribuind la mărirea şi sporirea marinei. Să facem o cruce, — şi să le fie ţărâna uşoară...

Iubiţi Camarazi,

Sunt fapte, evenimente şi amintiri cari privite deaproape, nu pot fi văzute, din pricina proporţiilor lor, dar cari cu cât se depărtează de vâltoarea vremurilor cari le-au prilejuit, apar cu atât mai luminoase, mai mareţe şi mai adânc săpate în sufletul nostru. Ele cresc în puterea timpului. Aşa se întâmplă şi cu evenimentul pe care-l sărbătorim acum.

Astăzi se împlinesc 50 de ani de când brikul „Mircea" prins în largul mării de un uragan, din acele care foarte rar se abat prin meleagurile noastre, a plutit între viaţă şi moarte timp de trei zile.

O coincidenţă fericită face, ca la serbarea de azi, Mircea să se găsească lângă vechea şcoală de marină, prima şcoală navală a ţării româneşti. Ambele, şcoala şi „Mircea“ formau o singură unitate, un tot, şi acest tot este opera nemuritorului Maican.

In cursul vremurilor, timp de câteva decenii şi până în zilele noastre, s'a vorbit continuu în cercurile generaţiilor mai vechi, de acest eveniment însemnat pentru marina noastră, ca şi de raportul comandantului trimis dela Constantinopol la 26 Iunie 1888, raport care a făcut multă vâlvă în ţară şi pe care l'aţi ascultat.

Intâmplarea, poate, a făcut ca pe bord să se găsească atunci, elemente care erau destinate să conducă mai târziu destinele ambelor marini: de război şi comerţ; astfel se găseau: un Comandant al Marinei de mai târziu (Căpitanul Eustaţiu, Comandantul brikului), 3 directori ai Serviciului maritim, etc., etc.

Graţie abilităţii şi priceputei conduceri a comandantului, a ofiţerilor şi destoiniciei echipajului, s'a putut duce nava la liman, ceeace a fost de bun augur pentru viitorul marinei româneşti, care desigur ar fi fost cu totul altul, dacă nava s'ar fi pierdut în acel uragan.

In această împrejurare brikul „Mircea“ a făcut cea mai mare dovadă a calităţilor sale nautice neîntrecute, iar ofiţerii şi echipajul au distrus legenda care se crease pe acele vremuri, anume, că românul n'ar fi putut fi niciodată bun marinar.

Acest eveniment a făcut ca marina şi marinarii ei să capete încrederea ţării, încredere de care avea atâta nevoie, atunci când tocmai se făcuse o însemnată comandă de nave în străinătate, un adevărat program modern al timpului (un crucişător, trei torpiloare şi trei canoniere) şi când domnea în ţară o atmosferă apăsătoare pentru marină, datorită procesului nefericitului Maican.

Brikul „Mircea“, cea mai mare navă a marinei româneşti, de pe vremurile acelea, este şi leagănul întregei noastre marine, de războiu şi de comerţ.

Este, credem, o fericită împrejurare că ne-am strâns laolaltă pentru câteva momente, pe punte aci, generaţiile vechi cu cele tinere ale întregei marini româneşti, pentru ca să sărbătorim printr'o înfrăţire caldă, toţi cei ce au luat parte la acele evenimente, la un loc cu comandanţii şi ofiţerii cari au fost îmbarcaţi aci în cursul vremurilor, precum şi cu elemente din echipaj care au fost deasemenea îmbarcate. Este mai ales un prilej de înfrăţire între marina de războiu şi cea de comerţ, care trebuesc să meargă mână în mână, spre binele şi fericirea întregii marini naţionale, spre binele şi fericirea ţării.

Dar este mai cu seamă un fericit prilej de unire între marinarii români de pretutindeni, şi, noi adresăm rugămintea noastră fierbinte celui Atot Puternic ca să ne ajute şi să facă din această sărbătoare marinărească un început de înfrăţire şi de unire de sus în jos şi de jos în sus, care să dăinuiască în vecii vecilor. Aceasta este ruga noastră cea mai fierbinte, isvorâtă din adâncul sufletului.

Şi acum să trecem la uraganul de pe vremuri, care aşa de puternic a sguduit făptura şi simţirea noastră, că şi astăzi parcă am avea-o înaintea ochilor. O redau exact după impresiunile de atunci ale copilăriei mele.

Joi 19 Mai 1888, pe la orele 6 dimineaţa, Mircea pleca din Sulina făcând rondoul cu pupa legată la cheu şi lua marea pe un timp admirabil, pentru 2—3 zile cu proviziuni pe 3 zile. A doua zi dimineaţa, Vineri, ne găseam în faţa Constanţei; am făcut volta în vânt, cu intenţiunea de a lua drumul spre Insula Şerpilor şi apoi de a intra în Sulina; seara ne găseam abea în dreptul capului Midia, de unde, vântul întărindu-se am luat drumul spre Nord-Est şi apoi la Est. In cursul nopţii vântul s'a transformat în uragan. Imi amintesc că la ora 4 dimineaţa (21 Maiu) când am luat cartul, ieşind pe punte am avut impresia stranie că ne găseam cu totul în altă lume, nu mai recunoşteam nimic, parcă intrasem în iad, întuneric beznă, valuri uriaşe cu fenomene de fosforencenţă, tempestă nemaipomenită cu grenuri puternice ce se succedeau continuu, ploaie torenţială care nu mai cădea vertical sau oblic ci orizontal şi ne înţepa faţa ca nişte ace, iar manevrele din arboradă urlând lugubru îngrozitor, din pricina vântului.

Deşi mă găseam la a treia campanie pe Mircea şi trecusem prin mai multe furtuni, ceea ce mi se prezenta ochilor avea aspect înfiorător. Aveam impresia că se apropie sfârşitul lumii; şi lucrurile au mers din ce în ce mai rău, vântul s'a întărit în ziua de Sf. Constantin şi a doua zi Duminică şi mai cu seamă Duminică noaptea spre Luni, când a trecut prin paroxism. Detaliile se găsesc precizate în raportul comandantului de atunci. Un uragan se abătuse peste noi şi a ţinut trei zilt şi trei nopţi de groază, sbucium şi suferinţă. Dar, — în urmă am ajuns la liman la Constantinopol, unde toată populaţia ne-a primit cu admiraţie, unde vapoarele care nu se încumetaseră să ia Marea Neagră în timpul uraganului, ne-au făcut ovaţii, unde ni s'au făcut reparaţiile pricinuite de furtună, — interesându-se de soarta noastră însuşi Sultanul turcilor.

Câte amintiri în această istorică furtună care s'a întipărit pentru vecie în creerul nostru. Văd şi acum figurile îngrijorate ale ofiţerilor de cart, figura serioasă dar care ne inspira încredere a comandantului, grija în manevră a tuturor, însufleţirea cu care se executau ordinele, purtarea de eroi a multor elemente din echipaj, care executau ordinele cu sacrificiul vieţii, în fiece moment.

Cine din noi a putut uita până astăzi pe bietul Zincu Sotir, lemnarul bordului, care timp de o zi întreagă a stat aproape continuu sub valurile uriaşe, legat cu o paramă în ruliul şi tangajul acela fantastic, pentru a tăia şi a ne degaja de bastonul bompresului rupt, care prin lovituri violente ameninţa să spargă nava. Această degajare era pentru noi o chestiune de viaţă şi de moarte. Văd încă înaintea mea câteva din figurile celor cari s'au purtat ca eroi: Biberi, Nestor, Şerbu, Căplescu, Sava, Oprea Stanciu, şi alţii şi alţii.

Cine nu-şi aminteşte momentele de groază, când rând pe rând, se rupeau în cursul nopţii Sfântului Constantin, — bompresul de la a doua capelatură ,apoi dela întâia capelatură, pe urmă întregul arbore gabier, care, cu arboret cu tot rupt şi el, au căzut peste sarturile din tribord, antrenând în parte şi verga arborelui gabier. A fost atunci o minune dumnezeiască că santinela din gabie a scăpat cu viaţă, apoi baleniera care s'a rupt dela gruia din babord şi s'a agăţat întâmplător în balansina tangonului; bucătăria care în timpul nopţii s'a smuls din punte şi alerga din bord în bord; apoi pregătirea tunurilor de aruncat în mare, etc., etc.

Brikul gâfâia sub trinchentin şi artimon, ajutat de maşină, abea mai ţinea la cap; ruliurile şi tangajurile enorme şi brusce, ameninţau nava de a o angaja în tot momentul; ploaia nemiloasă şi torenţială rece şi continuă zi şi noaptea; dar loviturile puternice ale valurilor ce isbeau ca loviturile de tun, lovind fără milă ca la un asalt groaznic, pieptul bunului nostru Mircea, care tremurând ca o vargă se scutura de valuri, gata să primească alte lovituri, pe acelea ale bompresului rupt, ce ameninţau să-i rupă coastele; şi dacă a rezistat până la sfârşit, dacă nu s'a sfărâmat, e datorită tinereţei lui; n'avea decât şase ani, avea părul negru şi lucios, nu alb ca astăzi când a îmbătrânit şi a ajuns aşa cum îl vedeţi.

Nava îmbarca continuu prin ambele borduri, peste copastii şi prin prova, câte odată până la catarg; numai prin pupa nu ambarca, — ar fi fost sfârşitul.

Noi luptam cu toate pompele şi cu toate mijloacele bordului; în compartimentele din prova, apa ajunsese la 50 de cm. Nava obosită peste măsură începuse dela o vreme să ofteze din greu şi să scârţie din toate încheieturile. Dar, alături de Cel Atot puternic, care veghia asupra noastră, alături de iscusinţa şi vitejia conducătorilor şi a echipajului, a venit în ajutor şi uleiul salvator, abia cunoscut atunci, recomandat mai ales de bătrânii noştri piloţi Michel şi Anastase Leca. Intrebuinţarea untdelemnului pentru a sfărâma furia valurilor am primit-o atunci cu toţii, cu scepticism; el ne-a fost însă de mare ajutor. Nu trebuie să uităm că pe vremea aceia întrebuinţarea uleiului nu era cunoscută decât de unii bătrâni marinari și nu se scrisese nimic asupra acestei chestiuni. Dar pe lângă celelalte chinuri și suferinți, a venit și aceia a foamei: ultimele trei zile am rămas aproape fără proviziuni, căci parte din ele se stricase, iar noi plecasem în mare numai pentru 2—3 zile și am stat șase.

Imi amintesc și acum și cred că vă reamintiți cu toții cei de atunci, cum dintr'un singur miel a trebuit să mâncăm trei zile, întreg echipajul (peste 100 de oameni).

Dar, în aceste zile de emoțiuni puternice și de griji mari, au avut loc și multe scene unele impresionante, altele comice: Imi amintesc cum unul din camarazi care-și pierduse orice nădejde se închina continuu la o icoană, iar altul, ajuns mai târziu marinar și comandant iscusit, se ținea mereu în apropierea depozitului cu apă dulce și zicea că dacă o vedea că „Mircea" se răstoarnă, el se aruncă în depozit, căci preferă să moară în apă dulce, decât să se înece în apă sărată, și câte alte scene înduioșătoare sau vesele. Noi, copiii, tot timpul nostru liber îl petrecem în jurul barometrului, cu ochii fixați asupra indicatorului; și ofițerii, făceau cam la fel.

Camarazi,

Brikul Mircea a dat țării aproape 50 de contingente de marinari, care s'au răspândit în toate părțile; el a contribuit foarte mult nu numai la desvoltarea marinei, dar și la desvoltarea industriei naționale care pe vremuri nu exista. El este, pentru noi nu numai leagănul marinei, este amintirea copilăriei noastre, a tinereței foștilor comandanți și ofițeri; lui îi datorăm așa de mulți cariera noastră, instrucția și educația noastră, dar mai presus de toate oțelirea noastră, pentru viață și loviturile soartei; zile frumoase, zile senine, zile rele, furtuni, care ne-au pregătit pentru furtunile vieții, etc.

Suntem legați de arborada lui, de bărcile lui, la care am tras la rame și am fost șefi la cârmă și până și de închisoarea dela pupă; tot ce era al lui par'că ar fi fost al nostru și ne e drag. Cine nu-și amintește chiar și de Dulmuș, cățelul timonier al bordului, permisionerul permanent din toate porturile, fără bilet de voie.

Bătrânul nostru Mircea, pentru noi marinarii are suflet într'însul și un suflet bun; de aceia toți îl iubim și nu uităm că la toți ne-a purtat noroc, și nouă și întregei marini naționale; el a fost și rămâne un talisman al nostru. Este destul să relevez că din cele zece promoții ale primei școli de marină, între anii 1881—1890, toți absolvenții, toți, afară de unul, au ieșit oameni, la toți ne-a purtat noroc, pe toți i-a instruit bunicul marinarilor noștri; acelaș lucru se poate spune de mulți ofițeri de marină. Este aproape o certitudine azi, că ofițerii ce au făcut campania din 1888 cu cele trei furtuni ale ei și alte campanii, își datoresc situația lor pregătirei și experienței dobândite atunci.

Domnule Amiral Eustatziu,

Salvând pe „Mircea" la 1888, ați salvat marina țării care s'a găsit atunci la o mare cotitură. Ați învins, iar țara ne-a dat încrederea ei. Noi ne-am oțelit, am căpătat mare încredere în „nava" care ne insufla mereu sentimentul datoriei, încredere multă în noi și atunci mai ales am îndrăgit nespus de mult pe „Mircea" al nostru al cărui spirit s'a afirmat mai puternic ca oricând. Iar el ne-a răsplătit mărinimos pe toți; fiecare din cei ce au luptat în uragan, fiecare, a ajuns ceva.

Fiindcă am amintit de spiritul lui „Mircea" trebuie să adaug o amintire. Timp de mulți ani la rând din vârful catargelor lui dela rândunică și sburător, am asistat și participat toți copiii la crearea spiritului lui „Mircea". Acest spirit s'a făurit într'o disciplină de oțel, în care salamastra domnea ca o regină și în lupta continuă pe viață și pe moarte contra elementelor naturii. Din învingerea acestora a născut o dragoste imensă, nețărmurită pentru navă. Cu riscul vieții de multe ori, cu sforțări uriașe, făceam ca totul să meargă mai bine ca la alții. Așa am reușit ca „Mircea" al nostru drag să fie admirat de străinii de pretutindeni.

Dacă „nava" s'ar fi pierdut, atunci marina n'ar mai fi înscris la activul ei nici pe 1892 la Genova la al patrulea centenar al lui Columb, nici pe 1895 la Kiel, nici S. M. R., căci țara ar fi pierdut toată încrederea în noi, mai ales că în acea epocă, marina sângera primind o puternică lovitură, strigător de nedreaptă, prin îndepărtarea brutală și dureroasă a celui ce a fost ctitorul marinei moderne, generalul Maican al cărui nume a rămas săpat în sufletele tuturor marinarilor din vremuri.

A fost nevoie de acest uragan ca să putem stârpi neîncrederea țării în noi marinarii, iar pentru ca temelia să țină, a trebuit să facem și noi ca și meșterul Manole care a sacrificat o femeie frumoasă zidind-o și plângând; nouă ni s'a sacrificat primul amiral al Marinei românești. Am zidit pe acela care a pus temelia marinei moderne, pentru ca această temelie să țină; l'am zidit cu lăcrimile tuturor marinarilor, lăcrimi cari nu s'au uscat nici până azi.

Dar nu e numai atât: „Mircea" a fost ani dearândul factorul de propagandă națională în străinătate; el a fost acela care, pentru prima oară, a purtat falnic pavilionul românesc pe toate mările și prin toate porturile din jurul Europei întregi. Și toate acestea le-a făcut cu echipaje recrutate dela munte, sau cu oameni dela coarnele plugului.

Acum, la o depărtare de 50 de ani, ne dăm seama mai bine câtă cinste se cuvine conducătorilor de atunci.

Dacă astăzi suntem cunoscuți și se vorbește românește în Mediterana, dacă avem o marină națională și dacă începem să construim submarine în țară, asta tot de spiritul lui Mircea ține, căci, bricul Mircea a știut să făurească suflete tinere — cu oameni tineri.

Și în războiu tot spiritul lui Mircea care a plutit deasupra tuturor navelor noastre ne-a ajutat și am reușit, căci absolvenții acestei școli „Mircea" cu ofițerii, cu profesorii și cu cele 50 de contingente pe care le-a dat brikul, până azi s'au împrăștiat în toate părțile și au propovăduit timp de 50 de ani întocmai ca cei 12 apostoli ai blândului și bunului Isus.

Devenit un simbol, se cuvine să-l slăvim pentru tot ceeace el ne-a dat și a dat țării, deaceea fiecare din noi marinarii mai bătrâni tresărim când îi pronunțăm numele și de aceia la apelul pe care l'am făcut toți au tresărit, toți au răspuns cu dragoste, entuziasm și emoțiune. Am primit scrisori de adeziuni la această serbare, mișcătoare până la lacrimi.

Mircea al nostru cel bătrân și sfânt, sfânt să rămână numele tău și lemnul tău să nu mai putrezească în vecii vecilor.

Numele tău, prin spiritul care l'ai creiat va trăi cât va exista o marină românească.

Iar noi să mulțumim cerului că ne-a învrednicit să trăim aceste vremuri, să apucăm o Românie întregită și să vedem fâlfâind la catargele navelor noastre, pavilionul României Mari.

Să mulțumim, cei ce am apucat posturile de abordaj de acum 50 de ani, că am ajuns azi la submarine, la fire-director și la navele cu motor, că am ajuns că construim submarine în țară. Să mulțumim cerului că grație încrederii căpătate de pe atunci, putem vedea azi un început de program modern, serios, atât al marinei de războiu cât și al celei comerciale.

Dar să mulțumim mai ales scumpului nostru Suveran care iubește așa de mult marina, o înțelege și o sprijină puternic.

Majestatea Sa Regele, într'o inspirație fericită a găsit expresiunea de *spiritul lui „Mircea"*. Acest spirit pe care unii din noi l'am trăit și simțit timp de mai bine de 50 de ani, n'a putut fi definit de nimeni numai în două cuvinte, așa cum l'a definit Suveranul nostru.

Și tot Majestatea Sa Regele, la 27 Maiu 1931 la Constanța, a ținut o cuvântare emoționantă care a fost un adevărat imn de glorie pentru Mircea, pe care l'a și decorat.

Aceasta ca și desele repetări făcute de Suveran, arată tuturor de față și viitori marea dragoste, înțelegerea și importanța pe care Regele nostru o acordă brikului „Mircea" și spiritului său.

Iubiţi camarazi,

Intocmai ca în locaşul mormintelor eroilor, acolo unde odihnesc umbrele noastre sfinte, noi marinarii să socotim locul acesta ca cel mai potrivit, ca un locaş sfânt, unde ne putem reculege şi înfrăţi întru cele mai curate dintre gânduri.

Profit de acest prilej unic ce ni se prezintă azi şi fac aci un apel fierbinte pentru strângerea rândurilor tuturor marinarilor, un apel pentru unire în cea mai nobilă accepţie a cuvântului.

In numele Ligii Navale Române, rugăm îndeosebi şi stăruitor cadrele vechi ale marinei, să ajute prin toate mijloacele, să lupte pentru înfăptuirea acestei opere mari, pentru încoronarea a tot ce au făcut ele pentru marină. Când vom reuşi, atunci va fi uşor să arătăm ţării întregi cât de mare este nevoia unei puternice marini naţionale; vom arăta că nu există pe glob nici o ţară, dar absolut nici una, care să joace un rol important în lume, o ţară care să însemne ceva, dacă nu are o marină comercială importantă, şi că, dacă nu ne grăbim, riscăm să rămânem în urma tuturor ţărilor vecine, care toate au, sau iau o desvoltare maritimă ce creşte din zi în zi. Astfel Jugoslavia, ţară de marinari, păşeşte cu paşi repezi şi ne-a întrecut; Polonia îi urmează, iar Cehoslovacia care nu are ieşire la mare, dar care prin tratate are o zonă liberă la Hamburg, şi-a construit vapoare mari, cari lucrează cu America de Sud.

Alături de aceasta va trebui să avem o marină de război care să răspundă în totul nevoilor vremii, situaţiei geografice şi prestigiului ţării.

Nava şcoală modernă care se construieşte, alt Mircea, va trebui să cutreere toate mările şi toate colţurile lumii şi să ne facă cunoscuţi sub toate raporturile, — căci astăzi aproape pretutindeni suntem necunoscuţi. Această navă va trebui să aibă îmbarcată o misiune specială de propagandă şi o expoziţie naţională permanentă la bord.

Sufletele tinere ale marinei de ieri, fără mijloace materiale au înodat sfoară de sfoară, împinşi numai de elanul dat de spiritul lui „Mircea", — şi au dus lucrurile la liman.

Sufletelor tinere de azi, li se cere muncă şi unire acum când avem sprijinul atot puternic al Majestăţii Sale Regelui care iubeşte aşa de mult pe marinari.

Şi acum, ca încheere, scumpi camarazi, invoc Atotputernicia îndurare a Inaltului Creator, să facă, ca fiorii acestor momente înălţătoare care în faţa Domnului ne cuprind deopotrivă pe toţi, pe cei mari ca şi pe cei mici, să fie un sfânt şi poruncitor îndemn la unire şi strângerea rândurilor tuturor marinarilor, în jertfe şi iubire, în spiritul lui Mircea, iar gândul măririi şi propăşirii marinei noastre naţionale, să-i cuprindă pe toţi şi să le înalţe sufletele, spre o muncă rodnică şi frăţească, adevăratul patriotism.

Aşa să fie. Amin.

D. *Amiral Eustaţiu* încheie ceremonia spunând:

Domnule Amiral, reprezentant al Ligii Navale, aducându-vă mulţumirile mele pentru cuvântarea Dv. văd cu deosebită bucurie că de câtva timp, Liga Navală este în fruntea manifestărilor de sărbătoriri marinăreşti. Asta ne arată că, ea şi-a pus cu nădejde o solidă temelie pe care să se poată clădi viitorul apărării noastre naţionale, pe ape — de război şi comerţ.

Ştim cu toţii cui datorăm această însufleţire. Lui să-i aducem prinosul nostru de recunoştinţă de iubire şi de profund devotament.

Multă sănătate M. S. Regelui. Să trăiască mulţi ani cu Moştenitorul Tronului.

MASA CAMARADEREASCĂ

Invitaţii la ceremonie au părăsit puntea istoricului bric, după ce li s'a servit o gustare. Marinarii tineri şi bătrâni au trecut pe bordul vaporului „Suceava" unde se aranjase masa frăţească la care s'a servit următorul:

MENU.

SUS GABIERII!

1. — Pelin de echinox, amar ca momentele petrecute pe furtuna din 1888, cu galeţi de pe vremuri, pentru proba de rezistenţă a dinţilor veterani.

2. — Ţuică Bătrână „Barba Spiru" rămasă dela banchetul dela Kiel.

3. — Măsline (bile de rulmenţi ruginite înfipte în scondrii).

4. — Câteva sandviciuri (de Honolulu) din provizia uscată pe trei zile. (19, 20, 21 Mai 1888).

5. — Maioneză „à la Mastela" cu ulei salvator şi cu lămâie, care se poate păstra pentru eşirea în mare în alte ocazii.

6. — Friptură (în locul mielului miraculos care ne-a salvat) cu salată de vele rupte.

7. — Caşcaval cu vârtejuri şi brânză piturată alb.

8. — Fructe asortate, sistem Zarzarone (Barpa Spiru) fără Torturi.

9. — Esenţă de Odobeşti din pivniţele neuitatului Don Tănase.

10. — Champagne Vaticu şi Comp. 1888. Bis, repetita placet.

11. — Cafea deşi e de vreme rea, tot se va da.

12. — Se fumează tutun românesc, Bricul din tradiţie n'a făcut niciodată contrabandă. — Aprinderea dela fitil.

JOS GABIERII!

D. *Amiral Eustaţiu* deschide seria cuvântărilor:

„Inainte de a începe masa noastră camaraderească, să ne facem rugăciunea, slăvind mai întâi pe Dumnezeu şi apoi pe Suveranul nostru înţelept, care cu bătrânii Neamului, într'o noapte a schimbat Statul nostru haotic într'un Stat de cinste, ordine şi legalitate.

Această noapte rămâne şi trebuie să rămână, un act istoric scris în Cartea Neamului nostru. Să trăiască M. S. Regele Carol II cu Moştenitorul Tronului.

D. *Comandor Negulescu Aurel* citeşte din partea d-lui *Amiral Coandă*, care fiind bolnav nu a putut veni, următoarea scrisoare:

IUBITE CAMARADE,

In primul rând să mulţumim bunului Dumnezeu de a te fi ţinut printre noi şi după 50 de ani dela furtuna cu care bricul „Mircea" sub destoinica ta comandă a înfruntat acea teribilă furtună, din care cu catargele rupte şi pânzele zdrenţuite l-ai dus după 3 zile de sbucium la liman. Falnicul Bric Mircea care şi astăzi sub povara anilor se uită mândru şi te primeşte cu braţele deschise ca să te sărbătorim.

L-ai oţelit, ai format din plugari, cei mai buni marinari şi ni l-ai lăsat nouă, urmaşii tăi, să-l conducem şi mai departe.

Eu însu-mi, după 7 ani, am avut norocul şi fericirea să-l conduc, cum se zice în româneşte, peste 9 mări şi 9 ţări, pornind din Dunăre, în luna Martie 1895, traversând Marea Neagră, Marea de Marmara, Marea Ionică, Arhipelagul, Adriatica, Mediterana, Oceanul Atlantic, Marea Mânecii, Mare Nordului, prin canalul care leagă această mare cu Marea Baltică şi de unde m'am înapoiat în ţară la 28 Septembrie 1895.

Natura a fost mai clementă cu mine, cu tot traseul lung şi câteva localităţi recunoscute ca furtunoase, am fost, mulţumită lui Dumnezeu, feriţi de consecinţe mai rele şi astfel, iubite camarade, am lucrat pentru propăşirea armei noastre, din care unii şi-au făcut o nobilă meserie şi după urma căreia trăesc atâtea familii.

Facă Domnul ca noul *Mircea*, care va înlocui pe actualul, să fie tot atât de fericit, iubit şi apreciat de cei cari îşi vor face cariera pe dânsul.

Cu această dorinţă îţi exprim cele mai cordiale şi amicale suvenire şi Dumnezeu să-ţi dăruiască mulţi ani pentru a vedea îndeplinită şi această dorinţă scumpă inimilor noastre.

Să trăeşti.

Amiral COANDĂ

D. *Amiral Păiș* compară această sărbătorire cu cea familiară, când se serbează nunta de aur la care cu calde sentimente de venerație se adună copiii, nepoții și strănepoții în jurul celor ce-și încunună 50' ani de viață armonioasă. Inchină în sănătatea d-lui Amiral *Eustațiu* și a nepoților săi sufletești.

D. *Comandor Constantinescu N. (Klaps)* evocă unele întâmplări din trecut, din care reiese că d. Amiral Eustațiu a fost un adevărat părinte al ofițerilor.

Căpitan Biberi C., elev la bord în zilele ce se evocau, reamintește unele întâmplări, cari scot în relief personalitatea d-lui Amiral Eustațiu.

Căpitan *Pohrib*, în numele celor câteva mii de marinari din Uniune, aduce salutul frățesc al celor pe cari îi reprezintă.

D. *Trancu Iași* reamintește sprijinul dat de ofițerii de marină la prima școală pentru muncitorii din port și relevează rolul pe care trebue să-l joace portul Galați în comerțul nostru de export, acum mai ales când Viena va fi Hamburgul dunărean. Inchină pentru prosperitatea marinei.

D. *Amiral Gavrilescu* aduce mulțumiri în numele L. N. R. domnilor Amiral Roșca, comandantul Diviziei de Dunăre, Comandor Rășcanu, comandantul vaporului Suceava și Căpitan Păun, agentul S. M. R. care și-au pus toată inima pentru reușita serbării.

D. *Comandor Ionescu Johnson* subliniază că Marina Militară a creat pe cea comercială. Tot ea e datoare a face să prindă cât mai repede și mai adânc dragostea poporului pentru mare, ceiace nu se va putea înfăptui decât printr'o desăvârșită armonie între marinarii tineri și bătrâni.

D. *Comandor Nedelcu*, aduce elogii domnului Amiral Gavrilescu, care este o personalitate din toate punctele de vedere și care în afară de marină nu a avut în viață altă pasiune sau preocupare.

D. *Căpitan Mircescu*, ca cel mai tânăr dintre rezerviști, emoționat până la lacrimi își exprimă recunoștința față de îndrumători și face trei propuneri: să se ridice un monument pentru eroii marinari, un bust lui Jean Bart și să se aprindă o lumină la farul cel vechiu din Constanța, bătându-se o placă cu numele celor dispăruți.

D. *Comandor Verbiceanu* cântă un cântec original din viața marinarilor.

D. *Căpitan Nestor*, alt veteran care s'a distins în uraganul din 1888 evoacă câteva scene caracteristice.

D. *Comandor Dumitriu* arată câteva lipsuri cari au făcut ca marina noastră să nu fie apreciată la justa valoare a elementelor și a intereselor naționale pe apă.

D. *Amiral Eustațiu* aduce mulțumiri domnilor delegați ai Societății de Radiodifuziune cari au făcut ca toată țara să ia parte la serbare, domnilor ziariști și domnilor ingineri dela docurile Galați și Brăila.

D. *Amiral Roșca* încheie seria cuvântărilor arătând că cea mai de căpetenie datorie a noastră este să ne cinstim pe înaintașii și îndrumătorii noștri, ale căror sfaturi le așteptăm și le primim și acum. Vorbește de înfrățirea dintre cele două marini, cari cum a spus M. Sa Regele, nu e decât una singură. Inchină pentru d. Amiral Eustațiu care a pregătit marina și pentru d. Ministru al Aerului și Marinei, care a înțeles importanța marinei și a dat ordine ca serbarea aceasta să fie o cât mai înălțătoare manifestare.

D. *Amiral Păiș*, spre a dovedi cât ține d. General Paul Teodorescu la marină anunță că chiar anul acesta se vor deschide trei școli pentru marina comercială; la Constanța, pentru ofițeri de punte și mecanici, la Galați pentru ofițerii fluviali și la Brăila pentru marinari.

In ovații nesfârșite pentru d. Ministru al Aerului și Marinei, d. Trancu Iași se înscrie ca profesor la una din școli, iar d. Comandor Negulescu citește rezoluția domnului Ministru la intervenția pentru serbare.

După acest dejun invitații au făcut o escursie la Brăila, cu nava „Lt. Comandor Păun", trecând în revistă ambele porturi frumos pavoazate, în saluturile cu sirenele și uralele echipajelor de pe nave și populației de pe cheiu.

Așa s'a încheiat această „nuntă de aur" cum prea bine a spus d. Amiral Păiș, când în cuvântatea d-sale compară această manifestare cu o sărbătorire a 50 ani de căsnicie, când în jurul bunicilor se adună copiii, nepoții și strănepoții.

Telegrame și scrisori, expediate și primite:

MAJESTĂȚII SALE REGELUI CAROL II
BUCUREȘTI

Marinarii Români și Comandantul bricului „Mircea" de acum 50 de ani, Amiral Eustațiu, adunați, pe puntea bricului „Mircea", pentru a evoca cei 50 de ani dela uraganul înfruntat, își îndreaptă gândul către Majestatea Voastră, asigurând-o de întregul lor devotament până la sacrificiu.

Pentru LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ,
Amiral *Eustațiu*
Amiral *Gavrilescu*
Amiral *Roșca*

AMIRAL EUSTAȚIU
Galați

Mulțumesc pentru sentimentele de devotament ale marinarilor de pe „Mircea" de acum 50 de ani.

CAROL R.

Contr'Amiral ROȘCA EUGENIU
Comandamentul Diviziei de Dunăre.

Fiind reținut de serviciu în ziua de 21 Mai și regretând a nu putea participa la solemnitatea comemorării Bricului „Mircea" vă rog a mă reprezenta în această ocazie.

Ministrul Aerului și Marinei
General (ss) PAUL TEODORESCU

GENERAL ADJUTANT PAUL TEODORESCU
Ministrul Aerului și Marinei
București

In numele Ligii Navale Române, și a tuturor marinarilor adunați la serbarea de înfrățire, în spiritul bricului „Mircea", vă rugăm a primi mulțumirile noastre pentru bunăvoința și sprijinul dat.

Amiral *Eustațiu*
Amiral *Gavrilescu*
Amiral *Roșca*

AMIRAL COANDĂ
Câmpineanu, 39
București

Urându-vă grabnică însănătoșire vă rugăm să primiți asigurarea sentimentelor de dragoste și venerație a tuturor celor adunați la înălțătoarea serbare de înfrățire.

Amiralii: *Eustațiu, Gavrilescu, Roșca.*

22 Mai 1938

DRAGĂ FRATE,

Mi-a părut rău că n'ai putut fi lângă noi la manifestațiunea sărbătoririi marinărești dela 21 Mai. Invățat să fim unul lângă altul, la asemenea sărbători, m'am simțit oarecum singuratic; numai foștii elevi ai Școalei de Marină și din echipajul Bricului Mircea, din 1888 alături de ofițerii activi ai Marinei m'au putut însufleți în acele momente înălțătoare.

Dorindu-ți, iubite frate, însănătoșire grabnică, te rog să primești îmbrățișările mele frățești pentru scrisoarea ce mi-ai adresat-o cu această ocaziune.

N'am uitat să accentuez în cuvântarea mea către reprezentantul Ligii Navale, că Liga, al cărui suflet eşti, are singură iniţiativa acestor manifestaţiuni marinăreşti. Onoare ei şi urări de sănătate şi viaţă lungă Preşedintelui Ligii, M. S. Regelui şi tuturor celor cari îl înconjoară.

AMIRAL EUSTAŢIU

D-lui Contr'Amiral ROŞCA EUGEN
pentru D-l Vice Amiral COANDĂ
Divizia de Dunăre. — Galaţi.

Ofiţerii Comandamentului Marinei Regale împiedicaţi de serviciu de a lua parte la înălţătoarea serbare organizată de Liga Navală Română, îşi exprimă viul regret pentru absenţă şi urează sincer D-lui Vice Preşedinte al Ligei Navale, D-lui Secretar General, Comitetului şi tuturor membrilor Ligei Navale Române, viaţă lungă şi deplină realizare a frumosului scop urmărit.

C'Amiral (ss) KOSLINSKI

Fiind plecat în inspecţie cu Domnul Ministru al Aerului şi Marinei, regret a nu putea fi în mijlocul Dumneavoastră.

Comodor (ss) GHEORGHIU

COMANDAMENTUL DIVIZIEI DE DUNĂRE, GALAŢI

Reţinut serbare familie, rog scuzaţi lipsa la festivităţile Ligei Navale din 21 curent.

Inginer Inspector General
(ss) DEMETRIAD

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Portul Galaţi

Urez bravilor marinari de azi şi de mâine, sănătate întru mulţi ani pentru a birui furtunile mărei şi ale vieţei.

Membră de Onoare
(ss) CLAUDIA MILLIAN

Regret că fiind reţinut de interes de serviciu nu pot participa la serbarea marinărească dela Galaţi.

Ing. CORNELIU IONESCU
Director N. F. R.

CASA FONDULUI NAŢIONAL AL AVIAŢIEI

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa micilor comercianţi şi industriaşi, că din cauza aglomerării depunerilor, termenul de 20 Mai a. c. acordat pentru plata taxei forfetare anuale de lei 100.—, pentru neţinerea la curent a registrelor comerciale, se prelungeşte până la 15 Iunie a. c., cunoscând că altă prelungire nu se mai acordă.

Contribuabilii vor depune această taxă a timbrului aviaţiei la Banca Naţională a României cont 118, sau la oficiile poştale, pentru contul C. E. C. 301.

INTRERUPTORI DE EXPANSIUNE

INTRERUPTORI DE MARE PUTERE, FĂRĂ ULEI IN EXECUŢIE PÂNA LA 200 KV., PÂNA LA 3000 AMP.

AVANTAGII:

● *FĂRĂ PERICOL DE EXPLOZIE ŞI DE INCENDIU*
● *FĂRĂ FUM IN INSTALAŢIA DE DISTRIBUŢIE*
● *LOCURILE DE INTRERUPERE VIZIBILE*
● *DISPOZIŢIE SIMPLĂ A CONDUCTELOR*
● *CONSTRUCŢIE SIMPLĂ ŞI IEFTINĂ A INSTALAŢIEI ŞI A CLĂDIRII* ● *MĂRIREA CAPACITĂŢII INSTALAŢIEI LA ÎNLOCUIREA INTRERUPTORILOR SUB ULEI PRIN INTRERUPTORI DE EXPANSIUNE IN ACELEAŞI CELULE*

SOCIETATEA ROMÂNĂ DE ELECTRICITATE
SIEMENS-SCHUCKERT s.a.
BUCUREŞTI, I. — STRADA C. A. ROSETTI Nr. 21

„101 ZILE“ LA ŞCOALA NAVALĂ DIN CONSTANŢA

In fiecare an, la toate şcolile militare din ţară, e o zi sorocită, când disciplina se pune 'n cui şi elevii din ultimul an devin comandanţi, — vorba vine : ziua în care pe tabla şcoalei, al cărei colţ transformat în calendar, se scrie „101", — adică mai sunt una sută una zile până la coaserea tresei de sublocotenent, — în marină aspirant, — la mână.

E o zi tradiţională, în amintirea promoţiei din Saint Cyr, care, în războiul franco-german din 1871, fiind avansată sublocotenenţi cu 101 zile mai înainte şi trimisă pe front, a fost nimicită complet.

Viitorii ofiţeri au dreptul în acea zi să înjghebeze o serbare şi prin glume uşoare să „şarjeze", chiar pe şefii lor.

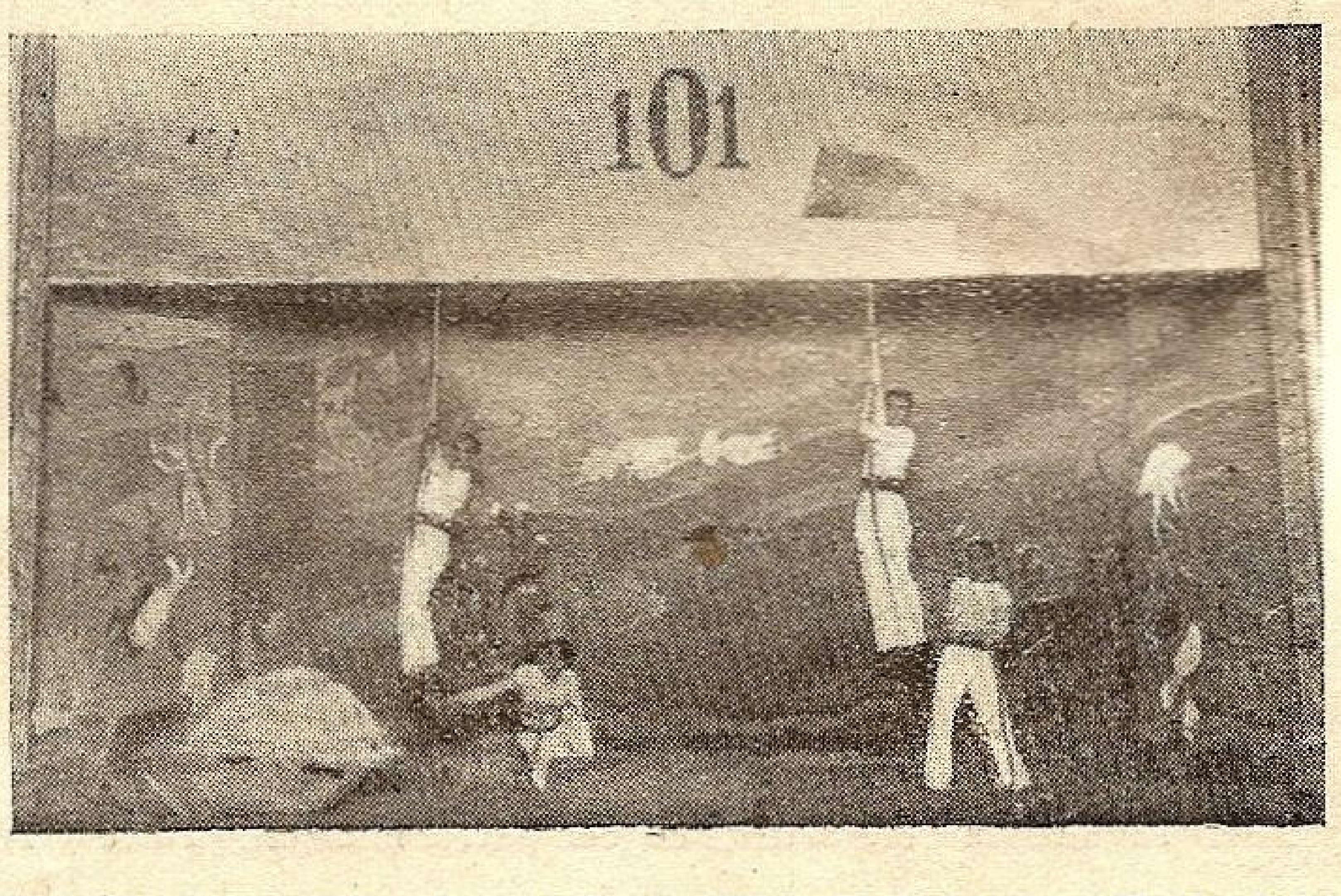
Anul acesta revista Şcoalei Navale, la care au luat parte pe lângă invitaţii din localitate, şi înalte personalităţi din capitală, a început cu următorul :

PROLOG

Onorat auditoriu, doamne, domni şi domnişoare :
Inainte de a începe a subiectului tratare,
Politeţea mă obligă să spun pe ton teatral :
Sărut mâinele coniţe, trăiţi D-le Amiral.
Salut toată asistenţa cu stimă şi cu respect ;
Ce mai faci D-le primare, vă salut D-le Prefect.

Interiorul submarinului gata de scufundare.

Dar să trecem la revistă. De vre-o câţiva ani într'una
Cam pe la această dată este „sfântu-101".
Şi tradiţia ne spune că 'n această zi ea vrea
Să se joace o revistă, fie bună, fie rea.
Acum doi ani de exemplu în Japonia v'am dus
Anul trecut fantezia ne-a plimbat în spre apus.
Dar pe drept cuvânt din public o 'ntrebare ni s'a pus
Despre Marea Neagră oare n'aţi găsit nimic de spus?
Sesizându-ne îndată de dorinţa D-stră
Ne-am gândit că anu-acesta să pornim pe marea noastră.
Am plecat atunci îndată la şeful de stat major
„Vă rugăm, dacă se poate... daţi-ne-un distrugător".
„Luaţi pe „Regina Maria". Luaţi-l ! e uşor de spus
Cum să pleci însă pe mare c'un distrugător distrus.
Deci văzând că aşteptarea se transformă în greu chin
Am pornit spre zări albastre ambarcaţi pe-un submarin.
Şi ocazia e rară, vă rog să apreciaţi
Submarinul de pe scenă puteţi ca să-l vizitaţi.
Nu e ca „Delfinul" nostru unde ori şi când veneaţi
Să-i vedeţi doar periscopul ,să-i vedeţi caroseria
Eraţi refuzaţi direct : „Se încarcă bateria".



Echipajul submarinului descinde 'n fundul mării. *(Tabloul I.)*

Nu. O spun convingător ,priviţi toţi cu încordare
Volţi, turbine şi amperi, carcalaci şi estinctoare,
Manivele şi ghivinturi, tot ce e mai nou sub soare
Tot ce-i mai modern pe lume, tot ce'n tehnică s'a spus,
Din Sulina şi Chilia azi pe scenă v'am adus.
Dar, spre ghinionul nostru, când voiajul era 'n toi
Vine un delfin ca orbul şi dă busna peste noi.

Submarinul nostru însă, am uitat ca să vă spun,
Era construit în ţară din oţelul cel mai bun.
Asta-a fost singura şansă că nu s'a distrus cu totul
Şi delfinul prin cuirasă n'a pătruns decât cu botul.
Apa năvălea întruna, marea era agitată
A rămâne înăuntru este-o moarte garantată.
Iar să eşi la suprafaţă nu se poate deocamdată.
Staţi dudue de ce plângeţi? Nu s'a înecat niciunul
Am legat — îndată — o scară, şi încet, unul câte unul.
Am scăpat într'o minută, căci cu ajutorul scării
Am atins uscatu 'ndată : am descins în fundul mării.

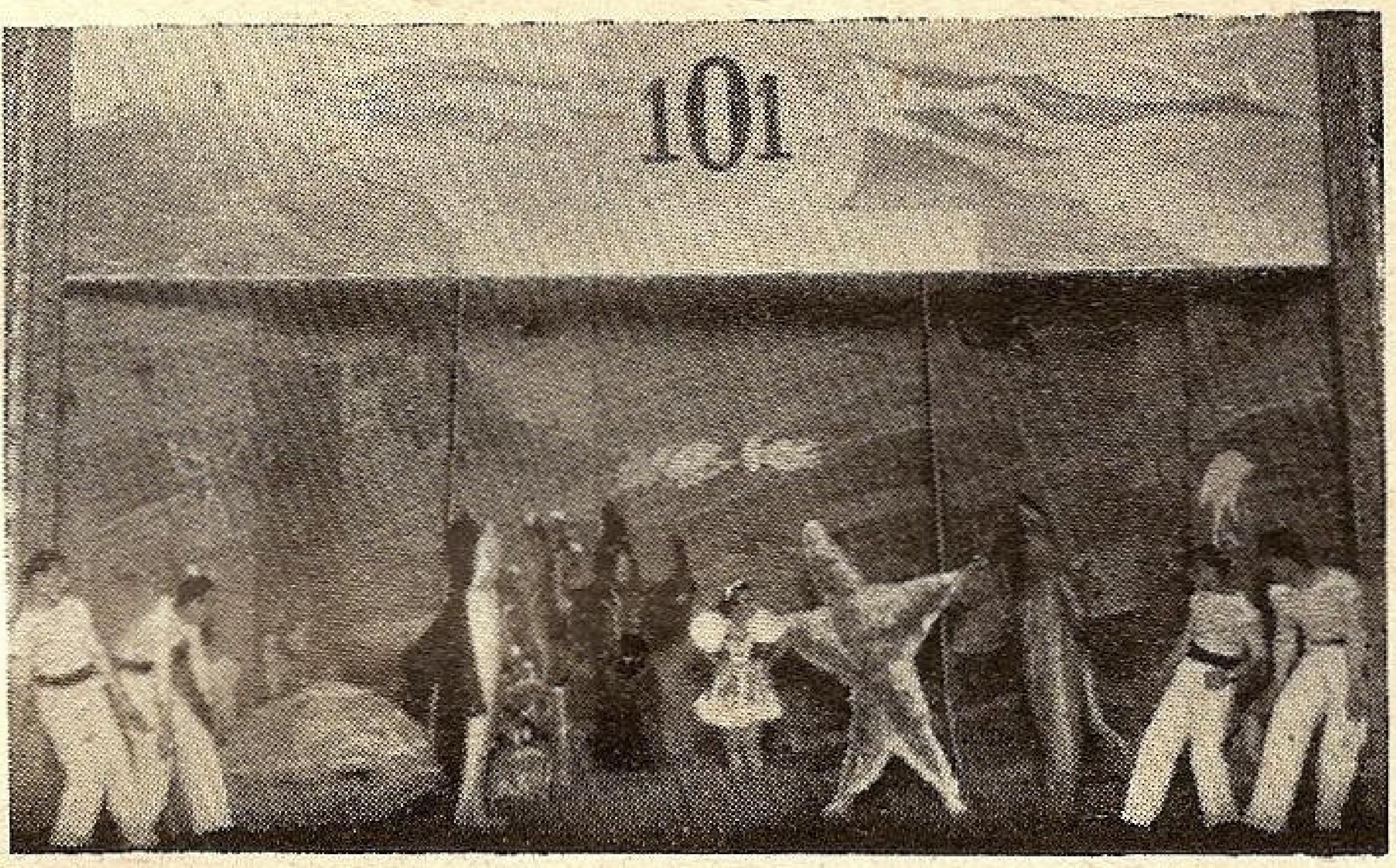
Fundul mării e minune, este paradis etern..
Nu vi-l mai descriu ; cu toţii aţi citit doar pe Jules Verne.
Are însă un defect, vi-l împărtăşesc grăbit
Nu găseşti în toată marea o cantină sau debit.
Şi cum noi, toţi robinsonii, eram fumători convinşi
De această lipsă mare am fost foarte greu atinşi.

A 'ncercat atuncia unul să fumeze alge crude
In zadar, tot stând în apă, toate algele-erau ude.
Dar probabil că norocul a ţinut din nou cu noi
Salvatorul n'a fost însă din marina de războiu.

Dar că marina militară de necazuri și nevoi
Doar S. M. R.-ul a salvat-o în istorie e zisă
Mi se pare că istoria tot de-un S M. R.-ist e scrisă

Ăsta e pe scurt subiectul, și acum desigur vreți
Să cunoașteți pe artistă, dirijor și interpreți
Vi-i prezint : artista este cunoscută doar la Balș
N'a mai jucat în revistă și cântă puțin cam fals.
Intrucât privește partea restului de interpreți
Debutanți suntem cu toții, de altfel o să vedeți.
Mă rog, feeria e completă, orchestra e de ne 'ntrecut
Dirijoru-i om celebru, celebru de necunoscut.

V'ași mai spune încă multe dar trebue să sfârșesc
Regizorul face 'ntruna semne ca să mă grăbesc.
Totuși încă o chestiune și cu asta isprăvesc :
Am o mare rugăminte, nu intimidați artista.
Ei maestre eu sunt gata. Poți începe-acum revista.



Elevii savanți fac cunoștință cu cei patru monștri. *(Tabloul II)*

TABLOUL I

Interiorul unui submarin. După o scenă cu doi vizitatori și alta pe tema deblocărilor, elevii cântă *„Hai Marinari"* :

Avem un singur ideal
Să rătăcim pe 'ntinsul mării,
Departe de pământul țării,
Așa-i viața de marinar.
Hai marinari
veniți acum

Spre glorie-i un singur drum
Și gloria,
E sub catarg,
Veniți să ne-avântăm în larg.

Cu toți-am vrea să ne 'mbarcăm,
Pe-un „Mircea" nou și să plecăm,
Ziua și noaptea să plutim,
Pământu 'ntreg să-l ocolim.

Pornim deacum,
Hai marinari.
Puneți pe drum,
Hai marinari.
Spre glorie-i un singur drum
Și gloria,
Hai marinari.
E sub catarg.
Hai marinari.
De-acum suntem deja in larg.

Submarinul începe afundarea, dar un delfin găurește peretele, apa pătrunde, submarinul atinge fundul și elevii se hotărăsc a descinde „la uscat".

TABLOUL II

Exploratorii fundului descoperă ascunsă într'o scoică visul lor : *„Zâna Tresa"*, căreia viitorii ofițeri îi cântă idealul lor, *„Chemarea Mării"* pe aria *„Leac, leac și un colac"*.

Ah pe mine cum mă doare
De ce țara noastră n'are,
Flotă mare de dragoare,
Torpiloare, monitoare,
Pe Dunăre și pe mare, of !

Să avem o navă școală,
Care să ne facă fală.
Navigând cu vele pline,
Să ne ducă 'n țări străine,
Unde vânt și valuri ne-or purta.
Și cu ea,
Pe mare, noi când vom pleca,
Cum aș vrea
Să sune sifleea :
Hai, sus gabieri,
Sus la rândunică,
Iară-voi intindeți vela trincă ;
Hai, sus gabieri,
Gata fiți de voltă,
Fiți atenți, la mură și la scotă.

Și lăsând uscatu 'n urmă,
Cu vânt din babord,
Să purtăm pavilionul,
Pe pământul tot.

Hai, sus gabieri,
Nu priviți în urmă,
Pentru voi pământul e o glumă ;
Hai, sus gabieri,
Sus la rândunică,
Arătați că sunteți fără frică.

După ce o salvează de patru monștri, — comandantul școlii, ajutorul și alți doi costumați în stea de mare, rechin, mărgean și crap, — elevii ies la suprafață, împreună cu duduia Tresa.

101
OVIDIUS

Elevii boxându-se pentru „Zâna Tresa" *(Tabloul III)*

TABLOUL III

Ovidiu, nemişcat pe soclu, capătă viaţă şi declamă:

De zece de ani stau nemişcat,
Aici, pe soclu instalat.
Dar nu mai pot, m'am plictisit,
Privind la voi necontenit,
Cum vă plimbaţi, iarna şi vara,
De dimineaţă până seara.
De-i timp urât sau timp frumos,
Cum vă plimbaţi în sus şi 'n jos.
De-i noapte sau de e lumină,
Voi vă plimbaţi în limuzină.
Eu vreau să merg în omnibus,
Non discutando gustibus.
Mă rog, să fac şi eu ceva,
De bronz-tănase nu pot sta.
Mi-e dor şi mie de mişcare,
Să pot să merg ca fiecare,
Să pot să fac un tur la far,
Să pot să merg şi eu la bar.
Ce oare dacă sunt statuie,
Să stau mereu ca o momâie?
Ce vină am dacă am scris,
Poeme de amor aprins?
Ce, dac' ai scris şi tu o carte,
De fericire nu ai parte?
Sau poate sunteţi de acord
C'un astfel de barbar metod?
Dacă-i aşa, acum indată,
Să se adune lumea toată
Şi să-l transforme la moment,
Pe Pik Cristescu 'n monument.
Ca să mai scrie anual,
Lacrimi de dor, lacrimi de val;
Să stea aicea lângă mine,
Să vedem se simte bine?

(Declamaţia a fost mai lungă, am redat doar începutul).

După ce fiecare dintre elevi, amorezaţi de zână, îi cere mâna şi încep a se boxa, Ovidiu intervenind, totul se sfâşeşte cu cântecul:

In curând ne vom grada,
Tresă cu toţi vom avea.
Până când din nou o s'avansăm,
Noi toţi iubire iţi jurăm.
Sunt inc' o sută de zile,
Până punem tresele;
Vom căuta se ne 'nvăţăm,
Să te-aşteptăm.
Pân' atunci,
Noi nu ne grăbim,
Fiindcă te iubim.
Dar dorim în gând,
Să vii mai curând.
Fericiţi vom deveni,
Când toţi ofiţeri vom fi
Şi tu mulţumire vei avea,
Când ne vei vedea,
Aspiranţi.

Revista a fost foarte gustată şi autorul ei este talentatul aspirant *Pleşoianu.*

MARTOR INCÂNTAT

ROMSCOT
R
„ROMÂNIA"
SOCIETATE COMERCIALĂ OFICIALĂ DE TURISM S. A. R.
REPREZENTANTA OFICIULUI NAŢIONAL DE TURISM
AGENŢII IN TOATE CENTRELE PRINCIPALE DIN ŢARĂ ŞI DIN STRĂINĂTATE

VINDE: Bilete de călătorie C. F. R. şi internaţionale, de vapor, de aviaţie etc., bonuri de hotel, bonuri de benzină, cecuri turistice, etc. etc.

ORGANIZEAZĂ: Călătorii forfetare, individuale şi în grup, cure pauşale etc., etc.

Schimb de valute autorizat de B. N. R.

CONCESIUNEA AFIŞAJULUI PE C. F. R.

SEDIUL DIRECŢIUNII GENERALE: BUCUREŞTI STR. DOAMNEI No. 1

Cronica juridică

Opinie separată la darea sentinţei în procesul Naftanail Ioachim

Subsemnatul Judecător de Şedinţă, sunt de părere a se admite în parte acţiunea, pentru următoarele motive:

Având în vedere actele dela dosar, depoziţiile martorilor audiaţi în cauză şi susţinerile orale ale părţilor, potrivit concluziilor scrise, depuse la dosar, din care rezultă în fapt următoarele:

Reclamantul Ioachim Naftanail, a fost angajat la 27 Mai 1923 ca şef mecanic pe vaporul „Principele Barbu Ştirbei", proprietatea Soc. „Steaua Română", vas comandat de căpitanul Alex. Dimitriu, cu un salar de 6000 lei lunar, plus prima de navigaţie conform unui tarif al societăţii.

Spre sfârşitul lunei August 1923, pe când vasul se afla la Londra, este supus unor reparaţiuni absolut necesare, sub supravegherea societăţii de navigaţiune „British Tanker Co"., reparaţiuni care se termină pe ziua de 7 Septembrie 1923, iar la ora 10.20 a. m., vasul porneşte spre Constanţa. După 30 minute dela plecare, s'a rupt o aripă dela elice, la ora 21,40 în aceiaşi zi, s'a ars induitul dela dinam, vasul rămânând în întuneric, iar în ziua de 10 şi 13 Septembrie, a trebuit să se oprească o maşină câteva ore de fiecare dată, pentru a se lua jocul dela glisiera şi manivela de la înalta presiune. Aceste ultime date sunt cuprinse în raportul pe care şeful mecanic Ioachim Naftanail l-a făcut asupra călătoriei Londra-Constanţa, din ziua de 7 Septembrie, raport depus în copie la dosar şi recunoscut de căpitanul Alex. Dimitriu la interogatoriul ce i s'a luat. Tot în ziua când vaporul părăsea Londra, *reclamantul adresează Soc. „Steaua Română", o scrisoare de demitere pe ziua sosirii vaporului în ţară,* nemulţumit de felul cum se procedează faţă de el, din care cauză *îi este imposibil să asigure bunul mers al serviciului.* Fie că reclamantul nu a mai stăruit în această demisie, fie că nu i-a fost primită, fapt este că în aceiaşi calitate, reclamantul însoţeşte vaporul într'o altă călătorie la Fiume, după care trebuia să plece într'o cursă lungă spre America. (A se vedea depoziţia martorului Alexandrescu).

Ajunşi la Fiume în ziua de 17 Octombrie 1923, reclamantul face un raport către comandantul vasului, cerând să se facă anumite reparaţiuni — specificate în cuprinsul raportului — fără de care îi este imposibil de a pleca în voiaj, fără a pune în pericol siguranţa vaporului şi viaţa echipajului; această cerere, reclamantul o reînoeşte pe ziua de 22 Octombrie 1923. In acest timp comandantul vaporului scrie în jurnalul de bord la 16 Octombrie că a fost avertizat de agentul Soc. „Steaua Română" din Fiume că şeful mecanic N. Ioachim, „ar fi" contractat o reparaţie cu o firmă „oare-care", fără a-l înştiinţa, pentru suma de 70.000 lire sterline (probabil o eroare, fiind vorba de lire italiene) adogând că dat fiind că vaporul a fost în reparaţie la Londra dela 10 August la 7 Septembrie, el nu admite această reparaţie şi face pe şeful mecanic culpabil de fraudă pentru care va cere debarcarea autorităţilor competinte. La 18 Octombrie comandantul scrie în jurnalul de bord că întru cât cu toate observaţiile sale, şeful mecanic stă toată ziua pe covertă în loc să asiste la diferite lucrări la maşini, îl va debarca, nefiind folositor vasului ca pasager. In fine, tot în jurnal se constată că reclamantul a fost debarcat la 23 Octombrie pentru „neîndeplinire de serviciu şi suspectat de fraudă şi în general rea conduită, dezinteresat de nevoile vaporului".

După debarcare, reclamantul se întoarce în ţară cu mijloacele ce-i fuseseră la dispoziţie de comandantul Alex. Dimitriu, unde în urma raportului făcut de acesta din urmă la 7 Noembrie 1923 către Căpitănia Portului Constanţa, se fac de Căpitănie cercetări preliminare, din care rezultă că reclamantul *s'a debarcat la Fiume refuzând de a pleca cu vaporul,* că tot atunci au dezertat mecanicii al II-lea şi al III-lea *din cauza neexecutării reparaţiilor cerute de şeful mecanic N. Ioachim* şi toţi trei sunt trimişi în judecata Trib. Maritim din Galaţi, care, îi condamnă *în lipsă* la 7 luni închisoare corecţională. Aceştia făcând opoziţie, sunt achitaţi, Tribunalul Maritim, *„găsind întemeiat refuzul echipajului de a pleca cu vasul care are nevoe de reparaţiuni* fără de care nu ar putea naviga decât punând în pericol vasul, mărfurile şi mai ales viaţa echipajului şi a pasagerilor".

După debarcarea reclamantului, comandantul vaporului *a autorizat totuşi facerea tuturor reparaţiunilor cerute de acesta prin raportul din 17 Octombrie 1923,* după cum rezultă din jurnalul de maşini al vaporului, reparaţiuni efectuate *de către firma Kral din Fiume,* după cum rezultă din telegrama *„Biuroului Veritas",* registru internaţional de clasare de vapoare, adresată reclamantului la 14 Iunie 1924. Din aceiaşi telegramă rezultă că reparaţiile *erau de absolută necesitate* şi au fost recomandate de însuşi expertul acestui birou, cum de altfel atestă şi martorii Guido Pless care a fost numit în locul reclamantului şi Bassa Carol.

Din dosar mai rezultă că martorul a încercat să mai obţină un post pe un vapor, însă nu a reuşit de cât în anul 1931, *din cauza menţiunei ce i se făcuse în carnetul său individual.*

La 25 Noembrie 1931, N. Ioachim intentează acţiunea de faţă, cerând ca pârâtul Alex. Dimitriu şi comitenta Soc. „Steaua Română" să fie obligaţi a-i plăti solidar suma de 1.000.000 lei, reprezentând daunele materiale, salariul şi toate accesoriile, cheltuielile ocazionate în faţa Trib. Maritim şi daunele morale ce a suferit din cauza debarcării cu înscrierea menţiunii în carnetul său individual.

Aşa fiind faptele, urmează a se examina în drept temeinicia acţiunei.

Având în vedere că din expunerea faptelor se constată că reclamantul N. Ioachim, şef mecanic pe vaporul „Principele Barbu Ştirbei", a fost debarcat de căpitanul vasului, pârâtul, Alex. Dimitriu în ziua de 23 Octombrie în portul Fiume.

O primă chestiune este aceea de a se şti dacă comandantul vaporului avea sau nu acest drept.

Considerând că este exact aşa cum susţin pârâţii că comandantul unui vapor este autoritate supremă la bord, întregul echipaj împreună cu ofiţerii trebuind să dea ascultare deplină ordinelor sale.

Că însă cu toată această autoritate a căpitanului asupra ofiţerilor săi, *el nu poate face tot ce vrea la bord,* de oare ce atât în dreptul comercial (art. 506 şi urm. Cod. com.) cât şi mai ales legea pentru organizarea Marinei Comerciale, se prevăd amănunţit drepturile şi obligaţiunile căpitanului.

Că pentru a nu ne referi de cât la chestiunea care interesează speţa, în art. 17 şi 18 din legea pentru organizarea Marinei Comerciale, se arată pedepsele pe care căpitanul le poate aplica echipajului şi ofiţerilor.

Considerând că după art. 17 citat, pedepsele echipajului sunt: avertismentul simplu, amendă cu reţinerea unei anumite părţi din salar şi debarcarea cu înscrierea motivului în livretul său individual, iar după art. 18 pedepsele ofiţerilor sunt: reţinerea din salar, arestul simplu dela 5—15 zile, închisoarea în cameră dela 3— 10 zile şi suspendarea temporară din funcţiune cu pierderea salariului şi excluderea dela masa ofiţerilor, în caz de refuz, de a se supune acestor pedepse, căpitanul având dreptul de a ţine pe ofiţeri în închisoare până la debarcarea lor.

Că deci din aceste texte, rezultă că comandantul vaporului nu *poate aplica pedeapsa debarcării cu înscrierea motivului în carnetul individual* de cât membrilor echipajului, *iar nu şi ofiţerilor*.

Considerând că potrivit art. 1 al. 4 din aceiaşi lege personalul conducător, de maşini — şi deci şi şeful mecanic — face parte dintre ofiţeri, urmează că în speţă reclamantul fiind şef mecanic, *nu putea fi debarcat de comandant* care, cel mult îl putea închide sau suspenda temporar din funcţiune şi în caz că nu s'ar fi supus, putea să-l ţină la închisoare până la debarcare.

Că dealtmintrelea însuşi pârâtul Alex. Dimitriu nu ignora aceasta, cum rezultă din jurnalul de bord în care scrie la 16 Oct. 1923, că va cere debarcarea reclamantului autorităţilor competinte.

Că deci pârâtul Alex. Dimitriu, debarcând pe reclamant şi-a depăşit *drepturile sale,* ceea ce constituie evident o culpă de natură a-i angaja responsabiiltatea, conform art. 998 cod. civil.

Având în vedere că reclamantul fiind debarcat la Fiume, căpitanul a scris în livretul său: „debarcat din cauză de încercare de fraudă şi în general rea conduită, dezinteresat faţă de nevoile serviciului", iar în concluziunile orale şi scrise pârâţii justifică, atât debarcarea cât şi termenele în care s'au făcut menţiunile în livret pe consideraţiunea că reclamantul ar fi refuzat călătoria, a fost insubordonat, a angajat peste autoritatea comandantului reparaţiuni în valoare mare cu o firmă din Fiume şi că a făcut instigaţie la bord şi a proferat insulte la adresa pavilionului.

Că pentru a se aprecia seriozitatea acestor învinuiri, urmează a se examina temeinicia fiecăreia în parte.

Având în vedere că din expunerea faptelor se constată că într'adevăr la 17 şi 22 Octombrie 1923, reclamantul a raportat comandantului de vapor că maşinele au neapărată nevoie de reparaţiuni anumit indicate, fără de care îi este absolut imposibil de a pleca în voiaj, fără a pune în pericol siguranţa vasului şi viaţa echipajului.

In primul rând, este necesar să se remarce că reclamantul *nu refuza de a pleca cu vaporul,* ci că-i este imposibil de a pleca fără a pune în pericol siguranţa vasului şi viaţa echipajului, *ceea ce nu constituia de sigur un refuz* ci se arăta care ar fi fost după reclamant consecinţele refuzului de a se face reparaţiuni socotite de el indispensabile vaporului.

Dar, în afară de aceasta, admiţând că ar fi refuzat de a pleca în voiaj dacă nu se fac reparaţiuni vaporului, *nici aceasta nu se poate considera refuz de serviciu,* ţinându-se seamă de condiţiunile în care s'a produs refuzul.

In adevăr, vaporul deşi de curând reparat la Londra, totuşi pe drum începând chiar din ziua plecării, a suferit importante stricăciuni, fie că reparaţiile nu fuseseră făcute în bune condiţiuni, fie că nu fuseseră complecte.

Că aceasta se constată din raportul întocmit de şeful mecanic la sfârşitul călătoriei, raport recunoscut de pârâtul Alex. Dimitriu, raport care nu numai că nu a fost cu nimic combătut, dar din potrivă a fost confirmat de faptele care au urmat după cum se va vedea mai jos.

Că după facerea acestor reparaţiuni la bord, şeful mecanic *singurul în măsură şi persoana cea mai cunoscătoare a situaţiei maşinilor,* găseşte indispensabile anumite reparaţiuni, pe care le indică în raportul adresat comandantului la 17 Oct. 1923.

Că de şi în acea vreme comandantul scrie în jurnalul de bord că nu acceptă acele reparaţiuni de oarece vaporul a eşit de curând din şantierul dela Londra, totuşi *imediat după debarcarea reclamantului, este silit să procedeze la reparaţiuni chiar de către expertul „Biroului Veritas" din Fiume,* de unde se deduce că reparaţiile cerute de reclamant *erau absolut necesare* pentru siguranţa navigaţiei vaporului.

Că din moment ce reclamantul pretindea reparaţiuni care s'au dovedit a fi absolut necesare, *nu i se putea imputa o învinuire din faptul că a condiţionat continuarea călătoriei de facerea reparaţiunilor,* de oare ce acest refuz *apare îndreptăţit* când vaporul are nevoie de reparaţiuni fără de care nu ar putea naviga de cât punându-se în pericol siguranţa vaporului şi viaţa echipajului cum de altfel se pronunţă şi sentinţa Trib. Maritim din 4 Oct. 1924, chemat să judece această învinuire adusă reclamantului şi celorlalţi doi ofiţeri mecanici pe care i-a şi achitat.

Că desigur, dacă nevoia de reparaţiuni nu era nici necesară, nici indispensabilă, în acest caz refuzul de a continua călătoria nu ar fi fost îndreptăţit, dar în speţă *s'a dovedit contrariul, pentru* hotărârea comandantului, de oarece *nu a fost menţionată în carnet, cum au fost menţionate celelalte învinuiri.*

Având în vedere că în al doilea rând se impută reclamantului insubordonanţa sa faţă de comandant.

Considerând că în afară de prima învinuire şi celelalte care se vor examina mai jos, din întregul dosar şi din completul probelor administrate, nu rezultă faptul de insubordonanţă pe care comandantul îl impută şefului mecanic decât dintr'o simplă menţiune făcută în jurnalul de bord în ziua de 18 Octombrie 1923, anume că şeful mecanic cu toate observaţiile sale în loc să asiste la lucrările dela maşini, stă toată ziua pe covertă.

Că însă lăsând la o parte că această menţiune este făcută de Alex. Dimitriu care deci nu o poate invoca drept o probă în favoarea sa *decât dacă ar fi fost coroborată şi cu alte dovezi,* că menţiunea a fost făcută chiar în ziua când comandantul hotărâse a-l debarca pe reclamant, cum rezultă din jurnalul de bord, dar în orice caz comandantul avea la îndemână toată gama pedepselor prevăzute de art. 18 din legea de organizare a Marinei Comerciale, *iar nu să-l debarce pe recalcitrant, drept pe care legea nu i-l conferă.*

Având în vedere că în al treilea rând şi cea mai de seamă învinuire adusă reclamantului care l-a determinat pe pârâtul Alex. Dimitriu să menţioneze în livret: „încercare de fraudă" este aceia că reclamantul s'a adresat la un şantier din Fiume, tratând reparaţiuni în sumă de 70.000 lire.

Având în vedere că asupra caracterului acestei învinuiri nici comandantul Dimitriu nu este fixat de oarece în ziua debarcării scrie în jurnalul de bord că l-a „suspectat" de fraudă iar în livretul individual scrie „încercare de fraudă" ceiace evident constituie tentativa, faptul încercat a cărui desăvârşire a fost oprită din cauze independente de voinţa agentului, iar nu o simplă suspectare, o bănuială de fraudă.

Că din probele administrate se constată din depoziţia martorului Bassa Carol că acesta ar fi auzit *„din zvonuri"* că reclamantul *„ar fi"* tratat reparaţia vaporului direct cu agenţii unei firme fără voia comandantului, ceia ce concordă cu menţiunea făcută de comandant în jurnalul de bord la 16 Oct. 1923 că reclamantul „ar fi" contractat o reparaţie cu o firmă „oare care", aşa încât răspunsul pârâtului la interogator că „reclamantul a încercat să angajeze reparaţiuni, însă nu a angajat fiind prins de mine în timpul când încerca să angajeze", rămâne o simplă afirmaţiune *cu nimic dovedită* şi ca atare nu poate fi ţinută în seamă.

Că deci dovezile acestei învinuiri se reduc la faptul că *s'a auzit* că reclamantul *„ar fi"* încercat să angajeze reparaţiuni cu o firmă *„oarecare",* ori, evident că atâta timp cât nu se stabileşte cine a spus, de ce fel de reparaţiuni era vorba, cu ce firmă anume a contractat, cine l-a văzut, aceasta *nu poate constitui nici o slabă prezumţie* că într'adevăr s'ar fi petrecut faptul imputat.

Dar admiţând ipotetic că învinuirea ar fi complect dovedită, din complexul probelor administrate, din concluziile identice ale părţilor şi din însuşi logica lucrurilor rezultă că nici un şantier nu se angaja la cea mai mică reparaţie dacă nu ar fi fost angajat de comandant; aşa încât chiar dacă s'ar admite — ceia ce însă nu e cu nimic dovedit — că reclamantul a vrut să contracteze reparaţiuni, *nici un şantier nu ar fi primit să contracteze cu el, iar dacă ar fi primit, nu putea începe reparaţiile fără voia comandantului.*

Că deci şi această învinuire este cu totul nedovedită şi în ori ce caz neîntemeiată.

Având în vedere că din consideraţiunile de mai sus rezultă cu preciziune că toate motivele pe care pârâţii le-au invocat spre a justifica debarcarea reclamantului *sunt nefondate,* urmează că pe deoparte *debarcarea este arbitrară,* iar mențiunea din carnet *nu se sprijină pe nici un fapt real,* adică nu există tocmai acel „*motiv legitim*" invocat de pârâți în concluziile scrise.

Ca atare rezultă în primul rând că comandantul *nu avea dreptul să debarce pe reclamant,* de oarece, art. 17 din legea de organizare a Marinei Comerciale, îi dă drept a debarca numai pe membrii echipajului drept pe care art. 18 *nu i-l dă pentru ofițeri;* dacă totuși a debarcat pe reclamant, *a comis un act arbitrar* care se încadrează perfect în limitele responsabilității delictuale ale art. 998 cod. civil.

Că în al doilea rând, chiar admițând ipotetic că ar fi avut acest drept, rezultă că mențiunea din libretul reclamantului *nu se sprijină pe nici un fapt real, ci pe învinuiri care s'au dovedit a fi nefondate.*

Urmează a se examina în acest din urmă caz, dacă răspunderea pârâtului Alex. Dimitriu este deasemenea angajată.

Considerând că admițându-se ipotetic dreptul comandantului de a debarca pe un ofițer, exercitându-și acest drept nu i se poate imputa nici o culpă în sensul cerut de art. 998 cod civil, așa în cât urmează a se examina dacă exercitarea acestui drept, astfel cum a avut loc în speță, nu constituia un abuz de drept.

Considerând că noțiunea abuzului de drept s'a impus definitiv în doctrină și jurisprudență și toate obiecțiunile ce i s'au adus fiind astfel cunoscută obiecțiunea lui Planiol care spune că expresiunea este o logomachie, *același act neputând a fi în acelaș timp conform dreptului și contrar dreptului.* (Vol. II, No. 871, pag. 287) — a căzut în fața dreptului pozitiv, care a îmbrățișat-o și a consacrat-o.

Că acesta fiind principiul de drept care reglementează materia, urmează a se vedea dacă în speță pârâtul Alex. Dimitriu, a avut vreun motiv legitim să debarce pe reclamant și în orice caz să-i facă în livret mențiunea încriminată.

Având în vedere că din considerațiunile de fapt mai sus expuse rezultă că toate justificările cu care pârâtul a încercat să justifice debarcarea reclamantului *s'au dovedit a fi neîntemeiate,* cu alte cuvinte *nu a avut un motiv legitim de a-l debarca.*

Că în al doilea rând și mai ales pârâtul *nu a avut nici un motiv legitim* să facă în carnetul reclamantului mențiunea că a fost debarcat pentru încercarea de fraudă pentrucă aceasta *nu a fost cu nimic dovedită.*

Că din moment ce nu a avut nici un motiv legitim de a face mențiunea încriminată, pârâtul Alex. Dimitriu *a comis un abuz de drept* care îi angajează responsabilitatea în măsura în care l-a vătămat pe reclamant.

Că în baza principiilor înscrise în art. 1000 cod. civil. Soc. „Steaua Română", răspunde solidar alături de prepusul său de daunele încercate de reclamant.

In ceea ce privește daunele materiale pe care reclamantul pretinde că le-a încercat.

Având în vedere că din cuprinsul livretului său și din depozițiile martorilor se constată că dela data debarcării sale de pe vaporul „Principele Barbu Știrbei", nu a mai fost angajat pe alt vas până în toamna anului 1930.

Că din depozițiile martorilor rezultă că reclamantul nu a mai fost îmbarcat *tocmai din cauza mențiunei făcută în livret de pârât.*

Că de altfel este și normal ca armatorii să nu angajeze un șef mecanic cu o mențiune în livret de natura celei încriminante și să prefere pe alții cu referințe bune.

Că deci este și logic și dovedit că mențiunea din livret a pus pe reclamant în imposbilitate de a-și câștiga existența timp de 7 ani.

Că în zadar obiectează pârâții că reclamantul și-ar fi putut schimba livretul, de oarece nu se eliberează un livret nou până nu se trece în el toate mențiunile din vechiul livret.

Că pentru stabilirea daunelor, reclamantul se referă la salariul și accesoriile ce primea dela Soc. „Steaua Română" la data debarcării, care pe timp de 7 ani ar fi fost de 850.000 lei la care adaogă 50.000 lei cheltuieli la Trib. Maritim și 100.000 lei daune morale.

Că însă pe deoparte nu se poate ști cu preciziune dacă reclamantul ar fi continuat a fi angajat cu acelaș salariu la soc. „Steaua Română" sau la alt armator, iar pe altă parte *este precis stabilit că datorită mențiunei ce i s'a făcut în livret nu și-a putut lua alt post,* sunt de părere a se fixa prin apreciere o sumă de 400.000 lei plus 15.000 lei cheltuieli de judecată.

Judecător de Ședință,
(ss) MARIN D. STĂNESCU

Casa Fondului Național al Aviației

PUBLICAȚIUNE

Se aduce la cunoștința celor interesați că, în baza modificărei aduse regimului de așezare a impozitului pe lux și cifra de afaceri, taxele de 3 la sută cuvenite Fondului Național al Aviației pentru produsele fabricate din caseină întărită și din rășină artificială, urmează a fi plătite după sistemul general al Legei F. N. A., indicat în art. 7 tabel anexă Cap. IV paragraful „Articole de lux" al acestei legi.

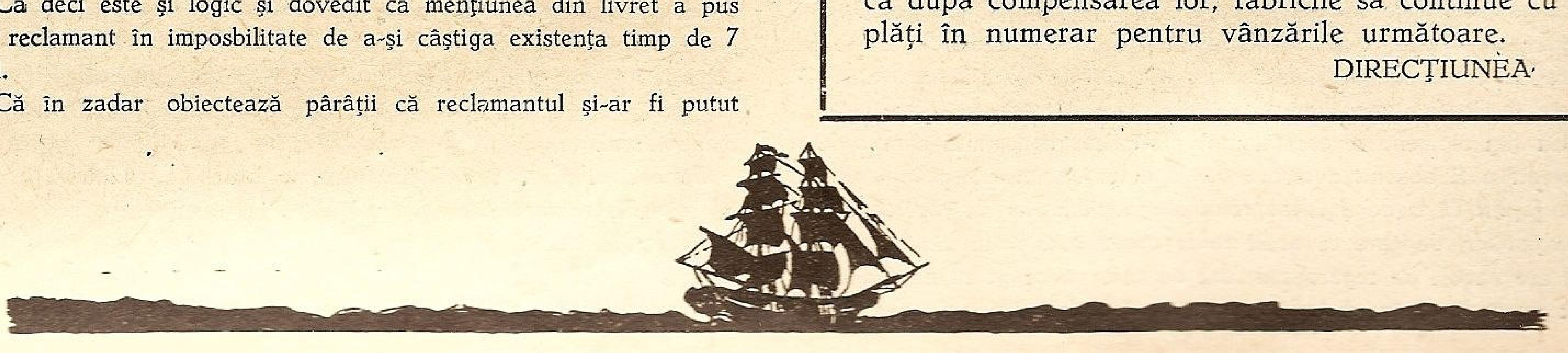
Având în vedere că în baza deciziei No. 18 din 26 Ianuarie 1938 a Comitetului C.F.N.A., care a fost anulată, s'au plătit de către fabricile respective anumite sume drept taxe fixe asupra stocurilor de caseină întărită și întrucât aceste sume urmează a fi socotite ca plătite în contul taxelor de 3 la sută cuvenite F. N. A., exclusiv asupra produselor fabricate puse în circulație, fabricile respective sunt obligate să treacă în registrele speciale:

1. Pro memoria, stocurile ce au fost constatate la data de 5 Februarie 1938;
2. Toate facturile pentru fabricatele vândute în ordinea lor numerică și a datelor lor, începând cu 7 Februarie 1938;
3. Taxa de 3 la sută — în coloană aparte — cuvenită F. N. A.

Urmând a prezenta organelor de control C. F. N. A. chitanțele ce au dela Ad-ția Financiară sau dela B. N. R. pentru sumele plătite ulterior datei de 5 Februarie 1938.

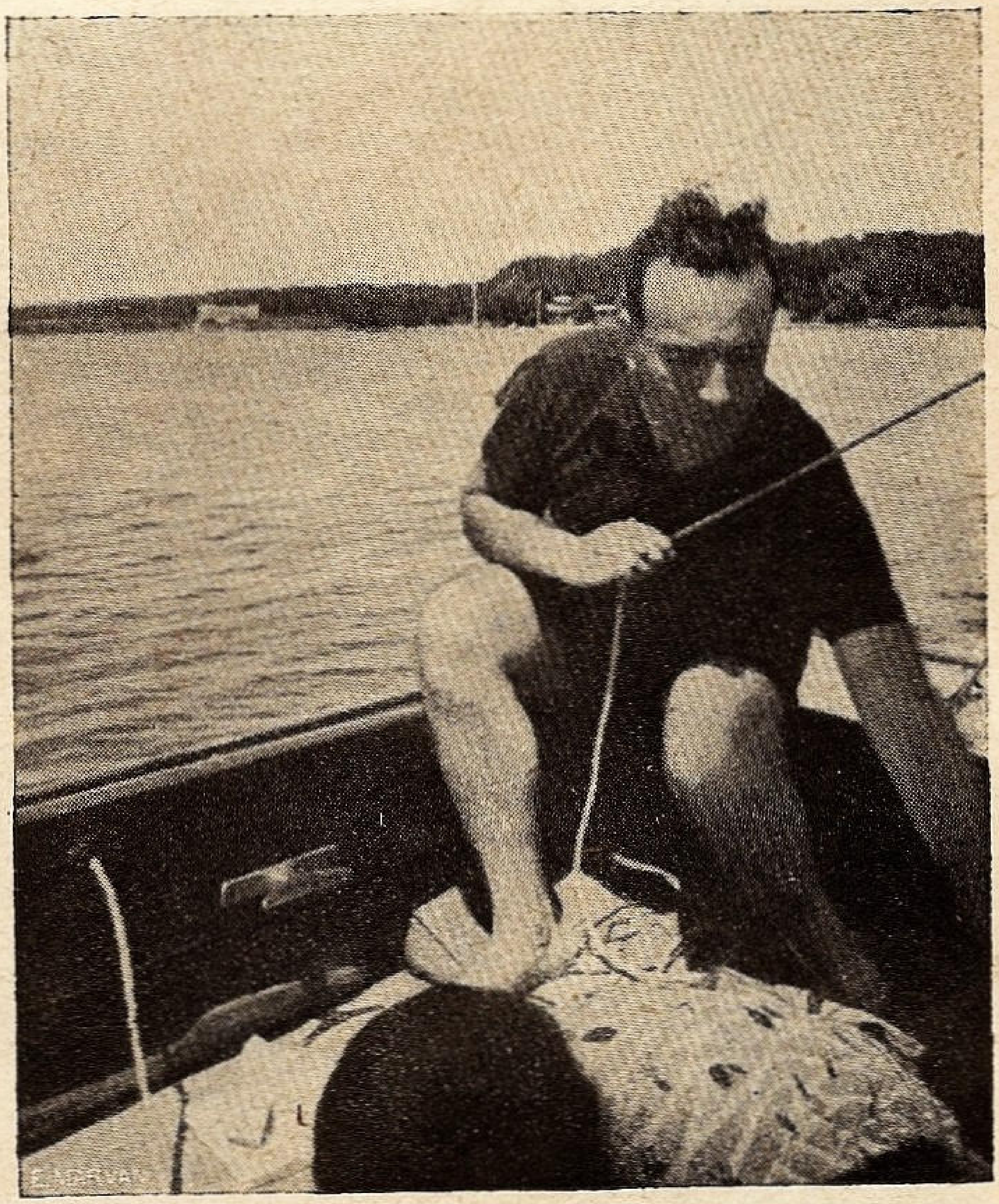
Aceste sume vor fi considerate ca plătite în contul taxelor de 3 la sută astfel calculate, urmând ca după compensarea lor, fabricile să continue cu plăți în numerar pentru vânzările următoare.

DIRECȚIUNEA



Cu „Santa Maria" la drum

Jurnal de bord ținut
de Dr. I. CLAUDIAN



Atenție la scotă!

PREGĂTIRI DE MARE. METEORUL MISTERIOS ALEGEM UN CĂPITAN DE MARE.

Joi 19 August 1937, tot la Sulina.

E ca și cum am fi dormit în mijlocul străzii.

Ne trezește din somn o conversație foarte animată în jurul bărcii noastre.

— „Nuu, Dom'le, „Tulak" era mai mare, ce vorbești Dumneata". Avea și catargul mai înalt. („Tulak" e cutterul Ceho-Slovacilor, cu întinzătorile și cu eșuarea!).

— „Aș, ai uitat Dumneata, era ceva mai mic!".

Și discuția continuă tot așa de pasionată, asupra motorului: ba e marin, ba nu e marin.

Pas de mai dormi.

Și unde mai pui că astăzi pentru noi e ziua cea mare: peste câteva ceasuri vom înfrunta valurile Mărei Negre. S'a isprăvit cu marinăria de „aqua dolce"!

Mă îmbrac repede și ne instalăm, cu prietenul Petre, să luăm cafeaua în liniște la cafeul „nostru" la umbra salcâmilor, Domnu' Iani ne primește ca pe niște lorzi. Hm.

— „Salut dom'Doctor! Cu țe vă servesc? Facem niste cafele spețiale: Servesc si la bord?

Il lăsăm în pace pe domnu Iani, care are chef de vorbă, și trecem la chestiuni mai serioase.

Prietenul meu Petre nu este un om care să ia lucrurile cu ușurință; are două pasiuni, care, la urma urmei, se confundă: technica, metoda. Pentru un moment are un principiu, pe care-l expune în termeni foarte limpezi:
— „Ioane, nu trebue să ne lăsăm surprinși de evenimente și de oameni. Acțiunea trebue studiată serios și pusă la punct. Vom ieși la mare, dar nu înainte de-a ne lua toate precauțiunile".

Cum vedeți, e greu să replici ceva, în fața unui astfel de raționament. Așa e, de ce să ne lăsăm surprinși de evenimente? Experiența noastră maritimă e cam nulă. Trebue să consultăm oameni competenți.

Decidem deci:

1. Vom face o vizită la o stațiune meteorologică, care trebue să existe pe aici.

— „Există, cum să nu, este la Comisie, la Domnu Nouault!" ne informează domnu' Iani.

2. Vom căuta un marinar de meserie, cu experiența pânzelor și a mării, și pe care îl vom lua cu noi. In nici-un caz nu strică să avem un om în plus.

Dar, adaug eu, punctul 3). Vom face o baie de mare la plaja Sulinei, unde să lenevim măcar un ceas-două înainte de-a pleca.

S'a admis în unanimitate.

Domnul Iani, care ne ascultă și ne contemplă, are și el principiile lui. Ce-și zice el: de ce să lase să scape neexploatate evenimentele și oamenii care intră, providențial, în raza lui de acțiune. Și a pus ochii pe noi. De unde, urmează următorul dialog:

— Domnu' Doctor, am pentru Dumneavoastră o afațere grozavă. Vă propun țeva foarte interesant: am două canari de vânzare! Chintă! Țeva extra!

Ne uităm lung la domnu Iani. Are aerul că vorbește serios.

— „Ce canari, Domnule! Dumneata nu auzi că plecăm pe apă! Canari ne mai lipsesc!".

— „Țe-are afațe, Domnu' Doctor! Chintă și pe apă! Imi dați voe să vă dau un conțert!" Și se și repede să scoată afară colivia cu cei doi virtuozi, care își zbârlesc penele la soarele de dimineață.

Nu s'a admis propunerea! Să ne mai gândim!

Amicul Petre fierbe. Părerea lui despre „gangsterii ăștia de porturi", e de mult formată. Dar chestia cu canarii, întrece orice imaginație. Domnu Iani, revine la asalt:

— „Domnu' Doctor, țe mâncăm astăzi la dejun? Fațem niste chefali faini, asa, prăziți cu untdelemn...".

Dar Petre, conform principiilor, nu se lasă surprins de evenimente şi cu atât mai puţin de oameni:

— „Ce chefali, Domnule! Ce chefali! Eu nu vreau să mănânc ce vrei dumneata! De ce vrei să mănânc chefali? Se vede că-i ai de câteva zile şi vrei să scapi de ei, şmechere!

Domnu, Iani se face stacojiu:

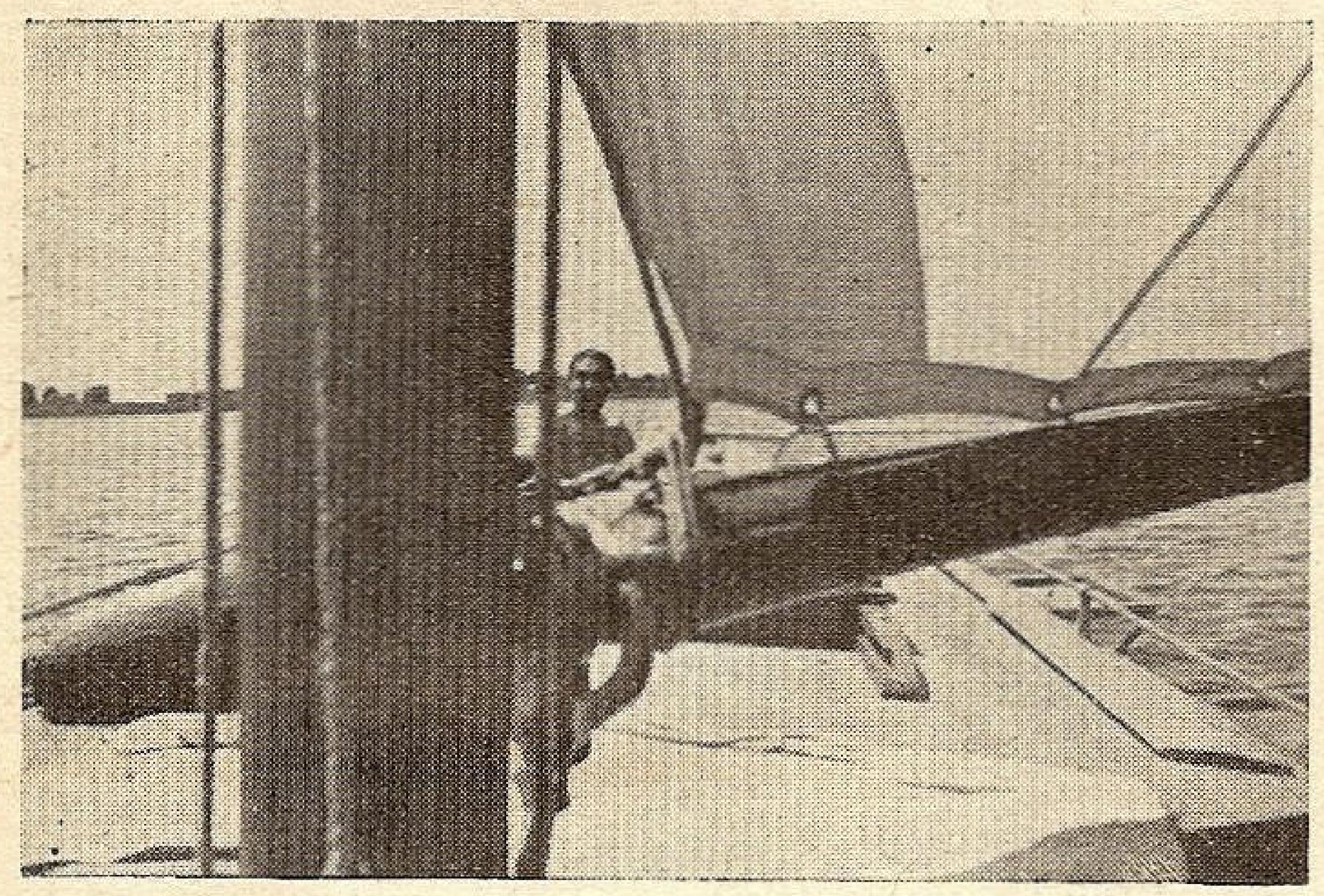
— „Imi pare rău, îmi pare foarte rău! Dacă vreţi să ştiţi, i-a cerut şi popotă la Domnu' Amiral şi nu i-am dat. Asa, ca să vă fac o surpriză pentru Dumneavoastră!

— „De ce nu i-ai dat, domnule? Te-ai ars!“.

Iane indignat, se retrage, ca să vină la plată cu o notă umflată, „ţeva extra“. Cafelele costă de trei ori preţul normal.

— „Au fost duble“.

— „Dacă au fost duble, plătim dublu“.



Cu vânt „mare larg“ tot să navigi!

— „Da! Da' vedeţi, au fost la pahar“, replică Iani triumfător, şi satisfăcut că a dat măcar o mică lovitură.

Poteca şerpuită care duce la plaja din Sulina, trece prin Cimitirul Maritim. Sulina morţilor e tot aşa de cosmopolită ca şi cea vie. Anglicani, Catolici, Lutherani, odihnesc alături în pace, în cartiere îngrădite. Nu poţi să nu te opreşti câteva minute în faţa crucilor înegrite de vremee, sub care odihnesc oameni veniţi dela capetele lumii.

Iată, aci, două pietre alăturate, măcinate de ploi şi de soare, şi care ne cufundă în plin romantism.

Anul 1872. Ea o englezoaică de 19 ani. El, ofiţer de marină al Majestăţei Sale Britanice, 25 de ani, Inecaţi amândoi în valurile Mării Negre, în ziua de .... şters. Miss Eveline! Dacă scăpai de ceasul rău dela Sulina, şi Dumnezeu îţi dădea atâtea zile, ai fi fost astăzi o băbuţă de 82 de ani, pe undeva pe pământurile Regelui George al VI-lea:

Şi cine ştie dacă îţi mai aminteai măcar, de tânărul ofiţer de marină, pe care l'ai întâlnit cândva, pe ţărmul sălbatec al Mării Negre!

După masă am trecut Canalul şi sunt în audienţă la Domnul de Nouault. Acest nume frumos e purtat de un om încântător şi mai român de cât ne aşteptam. D. de Nouault, directorul serviciului meteorologic al C. E. D. este, în plus un pasionat de meseria lui, şi ne pune la dispoziţie datele, cu o plăcere vădită.

Petre vrea, nici mai mult nici mai puţin, să consulte registrele pe ultimii 10 ani. Technică şi metodă! D. de Nouault e încântat. Petre e în largul lui în mijlocul registrelor prăfuite.

Rezultatul cercetărilor e liniştitor: De 10 ani, în luna August predomină vântul de West, Nord-West, propice pentru navigaţie. Mai niciodată, în decursul ultimului deceniu, vântul nu a depăşit forţa 6. Stăm bine.

In ce priveşte previziunile imediate, D. de Nouault ni le va aduce la ora 8 seara şi, dacă plecăm la ora 12 noaptea, cum e vorba, ne va trimite un nou buletin, cu 15 minute înainte de plecare.

Rămâne acum partea doua a programului: *căutarea unui marinar.*

Petre, care şi-a luat această sarcină, e foarte agitat. E şi cazul. Vă închipuiţi că amatori nu lipsesc. Se perindă fel de fel de „căpitani“, care cu compas, care fără compas, care cu lunetă, ba chiar unul cu hartă marină.

Un tânăr „vânzător de delfini“ ne oferă să ne cedeze compasul lui, bineînţeles la un preţ astronomic. Dar cum să te încurci cu un vânător, fie el chiar de delfini! Nu a trebuit mult ca să aflăm că vrea să ne vândă compasul... altuia.

Dar prietenul Petre şi-a format ochiul. Dintr'o privire îţi demască pe „şmecherul“ respectiv şi face un haz grozav de toate propunerile.

Intuiţia lui fizionomistică s'a oprit asupra „căpitanului“ *Eftimie*, un grec vânjos, btrâior, dar încă verde, cu o privire energică, şi cinstită.

Ce o fi ştiind, ce n'o fi ştiind, Barba Eftimie, care e mai mult barcagiu decât căpitan, l-am angajat. La ora 6 seara e la bord, cu sacul, compasul şi mantaua unsă cu smoală.

Pe la ora 8 seara, d. de Noault şi domnişoara, ne fac cinstea să ne viziteze la bord, şi ne aduc ultimele date meteorologice. După toate probabilităţile, vom avea un timp bun de navigaţie: cer senin, vizibilitate 2000 m., vânt direcţia W, (24), forţa 3, barometru 0,67, umezeala aerului 96%.

Hotarâm: vom ridica ancora la ora 12 noaptea, în nădejdea că vom putea fi la Constanţa mâine seară, poate chiar pe lumină. Avem de parcurs până acolo aproximativ 126 de mile marine. Să socotim 5 mile pe oră.

Facem ultimele pregătiri.

Vântul de apus, care ne va duce spre Constanţa, s'a mai răcorit.

Sau ni se pare?

Trebue să mărturisim că avem oarecare „trac“. Aventura care ne aşteaptă peste câteva minute, ne dă o bună dispoziţie nervoasă. E ceva din ajunul unui atac, în aşteptarea orei H.

Apetitul nu ne lipseşte. „Căpitanul“ Feodoroff pe umerii căruia apasă, oricum, răspunderile expediţiei, e optimist şi bine dispus. Soţia mea e într'o formă remarcabilă. Numai Petre ne-a părăsit, pentru un moment, ca să tragă un somn în postul dela provă, zice el. Presimte vre-o insomnie? Mister!

La ora 10 şi jumătate suntem la bord.

Barba Eftimie îşi îmbracă mantaua, care lipeşte, lipeşte ceva grozav, şi lasă urme unde se aşează.

E ora 11,30. Pe cheu, lume puţină. A răsărit luna. E aproape plină.

Ne echipăm cu traininguri groase. Controlăm focurile de drum, încercăm motorul, pregătim pânzele.

Era ora 11.45, O barcă, venind de pe malul stâng, se apropie de noi.

— „Meteorul“ răsună o voce gravă, în noapte.

Intindem pe masă „Telegrama“ către cutterul „Santa-Maria“, cu acest cuprins turburător:

581 00 00 400 24 300 0.67 16 90327 00240.

Ne uităm unul la altul întrebători şi, cu toată solem-

Din activitatea centralei și filialelor

Centrala. Ședința Cons. de direcție

Consiliul s'a întrunit în ședință în ziua de 1 Aprilie 1938, fiind prezidat de D-l Amiral I. Coandă și membrii prezenți fiind d-nii: Vice Amiral M. Gavrilescu și Bălănescu, General N. Negreanu, Consilier N. Papadat, Comandor Adjutant Preda Fundățeanu, Comandorii Em. Oprișanu și A. Negulescu, N. Georgescu, Avocat Fl. Petrovici, Comand. Istrate.

Se dă citire procesului verbal nr. 27, al ședinței consiliului de direcție precedentă, dela 4 Martie 1938, pe care consiliul îl aprobă.

Excursii.

D. *Amiral I. Coandă* înainte de a intra discuția asupra punctelor enumerate în ordinea de zi, ține să pună în curent pe membrii consiliului despre proectul călătoriei-croazieră a vasului „Transilvania" dela Copenhaga la Constanța, care, din nefericire, nu se poate realiza, din motive de ordin independent de autoritățile cărora le revine organizarea traectului. Ca atare e cazul să se renunțe la acest proect. Totuși e speranța să se realizeze călătoria-croazieră, pe acelaș traect, cu vasul „Basarabia".

Consiliul aprobă.

Cooptări.

D. *Amiral I. Coandă* aduce la cunoștința membrilor că Academia Națională de Educație Fizică Regele Carol II, în urma cererii L. N. R. (nr. 424/938), a delegat pe D- Colonel Adj. Pălăngeanu, ca reprezentant al A. N. E. F., în comitetul central al Ligii, în conformitate cu art. 27 al g. din statut (O. N. E. F. a fost înlocuit cu A. N. E. F.).

Consiliul aprobă cooptarea D-lui Comandor Istrate și Căp. C-dor Stoianovici în Comitetul L. N. R.

Bugetele și activitatea secțiilor.

Consiliul aprobă bugetele și comitetele filialelor, Cetatea Albă, Constanța, Giurgiu, Brăila, Tulcea, Sulina, Silistra.

D. *Comandor Negulescu* aduce la cunoștința consiliului că a luat ființă filiala din *Chișinău,* după inițiativa și sub președinția d-lui General Georgescu-Pion, despre care s'a vorbit la adunarea generală dela 27 Martie a. c. și în curând va lua ființă o nouă filială la Ploești.

Consiliul aprobă. Roagă să se facă o adresă către d-l General Ciupercă, aflat acum la Chișinău, în calitate de comandant al corpului III armată, să ia sub protecțiune noua filială și să o sprijine precum a făcut cu filiala dela Brăila.

Diferite propuneri.

D. *Comandor Negulescu* arată că s'au primit la centrala L. N. R. diferite propuneri, care unele sunt demne de luat în seamă, fiind realizabile; iar altele, destul de bune, însă nu pot fi înfăptuite, din pricina lipsei mijloacelor bugetare. Și unele și celelalte sunt ținute în evidență, aci, la birourile centrale ale L. N. R. pentru ca să se încerce să fie puse în practică atunci când Liga va dispune de fonduri bănești.

D. *Amiral Coandă* este de părere că toate aceste propuneri, primite din afară, să fie prezentate unui comitet restrâns, care să le cerceteze și apoi să le înfățișeze consiliului nostru.

Consiliul aprobă acest procedeu.

D. *Amiral Bălănescu* face o serie de propuneri: asupra colonizării Deltei Dunării, cu foști marinari, asupra înființării unui Aquarium la Constanța.

Asupra executării excursiilor de către membri L. N. R. cu înlesniri acordate acestora; în deosebi sunt necesare excursiile pentru premianții școlilor secundare din țară, care să cunoască Dunărea și Marea noastră, mai cu seamă a elevilor departe de aceste ape mari și despre propunerea făcută de d. Căpitan Mircescu, ca vechiul vas „Mircea" să fie transformat într'un muzeu.

D. *Comandor A. Negulescu,* în legătură cu Y.C.R.R., citește o adresă (nr. 938/27 III 1938) dela Filiala noastră dela Cetatea Albă, care semnalează nedumerirea ce poate să dea naștere între Y.C.R.R., și L.N.R.

D. *Amiral I. Coandă* propune ca D-nii Comandori Fundățeanu, Negulescu și Istrate și Avocat Petrovici să examineze această chestiune, după regulamentele și statutele în vigoare și să ne pună în curent cu concluziile la care vor ajunge.

Consiliul aprobă.

Cotizația și revista pentru tineret.

D. *Comandor Negulescu* vorbește în sensul: în vederea înmulțirii membrilor tineri ai L.N.R., ne-am gândit ca, deocamdată, să apară trimestrial un supliment la *Marea Noastră* destinat tineretului nostru.

Consiliul aprobă oferta tipografiei *Universul.*

D. *Comandor Negulescu,* în continuare, arată că cotizațiile anuale, pentru înscrierea tinerilor ca membri să fie: 20 lei pentru elevii școlilor primare, 40 lei pentru elevii de liceu și pentru studenți și tineretul muncitoresc; în plus, 5 lei cartea de membru și 25 lei insigna.

Consiliul aprobă.

D. *Amiral Coandă* arată că și în acest an se va serba în toată țara *Ziua Apelor* care va fi la 26 Iunie. Ca atare să se facă intervențiile necesare la autorități: pentru serbare și pentru concursuri și premii școlare.

Consiliul aprobă.

Serbarea dela 21 Mai a. c.

D. *Vice amiral Gavrilescu,* reamintește că acum 50 de ani bricul *Mircea* a avut întâia furtună strașnică pe mare și în acest an distrugătorul *Regina Maria* a suferit iarăș altă năprasnică furtună avută în călătoria cu Marele Voevod Mihai. Această coincidență de mari furtuni, distanțată în timp, la 50 de ani e bine a fi sărbătorită la Galați, în ziua de 21 Mai. Totdeodată arată

---

nitatea clipei, ne pufnește râsul. Ce sens ascuns poate avea această inscripție misterioasă?

Petre, care știe toate, se scarpină în cap, cam încurcat, — „Las' că ne lămurim noi". apoi către omul din barcă.

— „Nu ți-a mai dat nimic".

— „Nu mi-a da... Ba mi-a dat". Și ne întinde altă hârtie. Slavă Domnului misterul s'a lămurit, și e simplu ca lumina zilei. D. de Nouault avea oarecare bănueli, că s'ar putea să nu fim prea familiarizați cu limbajele cifrele, și ni le-a dat „pe înțelesul tuturor".

Cel puțin sfârșitul e lămurit de tot: „Timp de navigat aproape de coastă. Vânt de tribord. Vă urez cale bună".

In tăcerea nopții, răsună ceasul dela palatul C. E. D. de sigur, mai grav și mai solemn ca oricând. Bang... bang... bang...

E miezul nopții. Vira ancora. Mola parâmele. cârma bandă. Motorul pornește. Aprindem o țigare. Ne îndreptăm spre mare. Doamne ajută!

(Călătoria continuă)

Dr. IOAN CLAUDIAN

că e nevoie a se tipări operele colonelului de marină Drăghicescu.

D. *Amiral Coandă* roagă pe d-l Vice Amiral Gavrilescu să formuleze în scris un program pentru serbarea pe care a propus-o şi pe care d-sa să o şi organizeze şi să o conducă; îl mai roagă să se ocupe şi de chestiunea editării operelor lui Drăghicescu.

D. *Vice Amiral Gavrilescu* acceptă.

Comemorarea anexării cadrilaterului dobrogean.

D. *Amiral Coandă* reaminteşte că la adunarea dela 27 Martie a. c., d. Emanoil Bucuţă a propus ca în acest an să se sărbătorească anexarea Cadrilaterului Dobrogean, dela care se vor împlini 25 de ani. Vom ruga pe d-l Bucuţă să facă propuneri, în scris, pentruca L. N. R. să se poată ocupa, prin D-sa şi colaboratorii noştrii, de această chestiune.

D. *Vice Amiral Bălănescu:* în această privinţă, pentruca această serbare să fie cât mai reuşită, e nevoie ca o comisiune compusă din delegaţi dela M.A.M., S.M.R., P.C.A., şi P.A.R.I.D., să se întrunească şi să facă un program unitar.

D. *Comandor Negulescu* arată că pentru participarea L. N. R., la această comemorare, revista *Marea Noastră* va publica articole special scrise pentru acest eveniment, de colaboratorii noştri reputaţi.

D. *Amiral Coandă* e de acord cu discuţiunile celor de faţă, şi să se procedeze, ca atare, în acest sens.

Consiliul aprobă.

Pescarii din Turtucaia.

D. *Comandor Negulescu* arată că, pentru această chestiune, va ruga pe d-l Bucuţă să alcătuiască un program de acţiune.

Expoziţia L. N. R.

D. *Comandor Negulescu* arată că, în cadrul „Lunii Bucureştilor", în acest an, graţie d-lui Primar General, d. Iuliu Peter, Liga Navală Română va avea un loc asigurat pentru expoziţia sa. A şi fost în audienţă la d. Primar în acest scop.

D. *Amiral Coandă:* e nevoie ca Liga să înfăţişeze la această expoziţie, în faţa marelui public, în condiţiuni demne şi ca atare trebue să fie organizată de un grup de colaboratori.

Uniforma membrilor L. N. R.

D. *Amiral Coandă* reaminteşte că M. S. Regele a binevoit a da Inalta aprobare pentru înfiinţarea unei uniforme pentru membrii Ligii, despre care adunarea generală din acest an a luat cunoştinţă. Trebuie să se comunice filialelor din ţară ca această uniformă să înceapă să intre în vigoare.

Consiliul aprobă.

D. *Amiral Coandă* arată că ne mai fiind nimic la ordinea zilei, mulţumeşte membrilor consiliului de direcţie, care au luat parte la discuţiunile de faţă şi ridică şedinţa.

Filiala Chişinău

Prima filială din interiorul ţării a luat fiinţă la Chişinău, graţie stăruinţei d-lui general Georgescu Pion. Comitetul se compune din: Preşedinte: D-l General de Divizie *Ciupercă Niculae*, Comandantul Corpului 3 Armată; Vicepreşedinte: D-l *General Popescu Cristache*; Membri: d. Prefect al judeţului *Lt. Col. Teodorescu* şi d-l Ajutor de Primar *Mdc. Gen.* (r.) *Bălăcioiu Grigore*; Cenzori: d-l *Roman*, Directorul Băncii Naţionale şi d-l *Moţei*, Directorul Băncii Româneşti; Cenzori-Supleanţi: D-l *Ciocârdel* şi *Ing. Insp. Gen. Profiri*; Secretar: Gd. Lt. *Smocot Ovidiu*.

D. General Georgescu Pion, cel dintâi preşedinte al filialei, fiind mutat la Târgu Mureş, înaintea plecării a lăsat următorul apel:

Domnule Membru,
şi Iubite prieten şi camarad,

Fiind mutat din garnizoană, nu mai pot activa direct în Liga Navală Română pe care am creiat-o aici în Chişinău.

Comitetul ales va activa cum va crede, eu însă ca unul ce am gândit şi creiat această Ligă aşi ruga şi recomanda să se înfăptuiască negreşit următoarele:

a) Să se caute a se înfiinţa *„tabere"* la Marea Neagră (litoralul Basarabiei) pentru *tineretul* din oraş, judeţ (băeţi şi fete), venind astfel în ajutorul *sănătăţii şi spiritului nautic*.

D-l Prefect al judeţului D-l Lt. Col. Teodorescu, D-l Vice primar Mdc. G-l rez. Bălăcioiu — membri în comitet şi D-l Profesor *Panfil*, — îl rog să-şi ia răspunderea înfăptuirei *„taberelor"* şi recomandării elevilor pentru a merge la *Mare*.

b) Pentru înscrierea în Liga Navală a *tineretului şcolar muncitoresc şi universitar*, care va plăti o cotizaţie numai de lei 60 primind în schimb gratuit revista — Marea Noastră *pentru tineret* revistă care va apare trimestrial — rog pe D-l Profesor Panfil şi Boga să vorbească la Inspectoratul Şcolar ca să se asigure înscrierea a cât mai mulţi.

c) Pentru a realiza învăţarea *înotului* care a devenit *„obligatoriu"* pentru elevi printr'o dispoziţie a Ministerului Educaţiei Naţionale, rog pe urmaşii mei la conducere şi pe D-l Profesor Gheorghiade a interveni şi hotărî care şi câţi dintre Premilitari şi Străjeri să se trimită la *Centrul de instrucţie nautic dela Mamaia* şi luând înţelegere cu *Centrul* Bucureşti.

Iar pe D-l Primar *Dardan* şi pe membrii care aparţin *„comitetului şcolar"* să realizeze *„bazine de înot"* în centrul oraşului şi să dee tot concursul D-lui *Bivol* la *„strand"* ori să *bareze* Bâcul pentru a creia o regiune din zona lui pentru *„canotaj"*.

d) Ca urmare să se anunţe *concursuri de înot* la strand, la bazinurile comunale şi pe Bâk la vară şi a se *pregăti serbările de ziua Sf. Marii, patronul Marinei*.

e) Să se organizeze o *călătorie* întâi până la Nistru cu *auto*, în care scop rog pe D-l *Vaia* fost prefect şi pe D-l *General Marinescu s'o asigure*, iar pentru călătoria pe Dunăre pe D-l Vice-Preşedinte D-l General Popescu Cristache, D-l General Marinescu şi D-l General Alexandrescu s'o asigure.

f) Să se caute un *„local"* pentru Ligă ce se va cere Primăriei pentru a creia o *bibliotecă* şi un loc de întâlnire.

g) Comitetul să pregătească *ziua apelor — şi a Marinei*.

h) Pe D-l Inginer Inspector General *Profiri* îl rog să pregătească şi să ţie întâia conferinţă referitoare la navigabilităţile Prutului şi Nistrului — transportul pe ele şi pe Mare asigurând împreună cu alţi membri — *conferinţele* ce ar urma să se ţie cu specialişti.

i) Pentru a se *spori fondul Ligii* — se va organiza *reprezentaţii* la strandurile existente şi se vor aduce *filme* cu subiecte marinăreşti, — Vă reamintesc că eu fără a avea asociaţia înjghebată şi prieteni ca aceia cărora mă adresez acum, *am dat Ligii Navale Române la Centru 35.000 lei pe anul 1937*.

Liga în situaţia actuală aşa cum e organizată dacă n'o activa suficient va avea să sufere în comparaţie cu activitatea mea şi n'aşi vrea să fie *ruşinată*.

Chestiunile pe care le-am anunţat mai sus, le-aşi fi dus sigur la rezultat dacă rămâneam în Chişinău.

Sper însă că dacă le-am dat în grija prietenilor — numiţi mai sus se vor înfăptui spre satisfacţia tuturor.

G-ral GEORGESCU PION
Intâiul Preşedinte al Ligii Navale
Române. — Filiala Chişinău.

Filiala Brăila

I. *Comitetul Local* este complect şi se compune din:

Preşedinte: D-l G-ral de Brig. Avramescu, Comand. Div. X-a,

Vice-Preşedinţi: D-l Nicolae Barboi, mare proprietar şi D-l Alexandru Vasilescu, Inspectorul Portului Brăila.

Membrii: D-l Nicu Maratha, Insp. la S. F. N. D.

D-l Comandor Constantin I. Cerna, Directorul Agenţiilor de Vapoare Unite, Uniship Brăila.

D-l A-tor Locot. Talpoş Radu din Grupul Nav. Grănicereşti

D-l Ad-tor Locot. Ciocârlan Ioan, din Brăila, fost Casierul Reg. 5 Grăniceri.

Cenzori: D-l Negulescu Gheorghe, Inspector de linie din Serv. Docurilor, Brăila.
Supleanţi: D-l Polidor Lichiardopol.

II. *Membri activi.*

La data de 31 Decembrie 1936, se aflau înscrişi un număr de 199 membri. In cursul anului 1937, s'au mai înscris 64, în total 263 membri.

III. Fonduri:

Venituri	171388 lei
Cheltueli	108457 „
Rămâne la 31 D-brie 1937 un fond de:	62931 „

Pentru mărirea veniturilor L. N. Română, Filiala Brăila, am obţinut prealabila aprobare a Centralei, spre a lua în arendă de la Parid, pe timp de 5 ani, cu începere din anul 1937 şi până în anul 1941 inclusiv, plajele Şeicuţa Nr. 1 şi Şeicuţa No. 2, plătind o arendă anuală de 40.000 lei.

In acest an, amenajarea făcându-se prea târziu din cauză că Paridul ne-a întârziat până când ne-a dat aprobarea nu s'a putut plasa decât un număr de 1546 bilete plajă socotit a 7 lei bucata încasându-se în total suma de lei 10833 lei.

Sperăm că în anul 1938, plajele să producă un venit mai mare deoarece deschiderea se va face din vreme.

Din fondul de rezervă pe care filiala l'a avut la 31 Decembrie 1936, în urma aprobărei dată de către comitetul Centralei, am subscris pentru Nava Şcoală „Mircea" suma de lei 30.000 care s'a înaintat Centralei cu Nr. 83 din 24 Iunie 1937 şi pentru care avem confirmarea Centralei cu Nr. 1366 din 5 Iulie 1937, prin chitanţa Nr. 615 din 30 Iunie 1937.

In cursul anului 1937, s'au realizat veniturile conform prevederilor bugetare.

La data de 15 August nu s'a chetat fiindcă Ministerul Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale a interzis să se cheteze pe stradă.

Pe lângă alte scopuri Liga Navală urmăreşte şi desvoltarea gustului de canotaj şi înnot a tineretului iar în urma propagandei făcută în anul 1937, s'a şi înscris şi un număr de amatori de sporturi nautice.

Sub auspiciile Ligii s'a înfiinţat Clubul Nautic Brăila, care a început să funcţioneze în cadrul programului Federaţiei de sporturi nautice şi pe malul opus s'a construit o baracă pentru ambarcaţiuni de transport aparţinând membrilor.

Cu toate greutăţile ce am întâmpinat în acest an totuşi am realizat un beneficiu de 48425 lei, iar la 31 Decembrie 1937, suma de lei 62931.

Faţă de expunerea de mai sus rugăm pe domnii membri să binevoiască a da cuvenita descărcare comitetului de gestiunea sa pe anul 1937.

Preşedintele L. N. R., Filiala Brăila,
Comandor, C. I. CERNA.

Filiala Constanţa

DARE DE SEAMĂ

a Şedinţei Adunării Generale Ordinare din 20 Martie 1938, a Filialei L. N. R., Constanţa.

In conformitate cu prevederile statutului L. N. R., făcându-se publicaţii în ziare cu 15 zile înainte de termenul fixat pentru Adunare, făcându-se în plus şi invitaţii personale tuturor membrilor L. N. R. aflaţi în localitate, în ziua de 20 Martie 1938, ora 11 dimineaţa, a avut loc Adunarea Generală ordinară a acestei Filiale, la sediul ei la Hotel Carol, cu următoarea ordine de zi:

SULZER FRERES
S. A.
BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel
Pompe centrifugale
Ventilatoare
Instalaţiuni frigorifice
Fabrică de ghiaţă
Turbine cu aburi
Cazane cu aburi

Incălziri centrale
Incălziri prin radiaţiune
Condiţionarea aerului
Uscătorii
Recuperaţiuni de căldură
Instalaţiuni sanitare
Abatoare complete

1. Darea de seamă de activitatea pe anul 1937.
2. Darea de seamă financiară şi raportul D-lor cenzori.
3. Descărcarea Comitetului de gestiunea pe anul 1937.
4. Alegerea noului Comitet conform statutului art. 24.
5. Alegerea noui1or cenzori conform statutului art. 24.

Şedinţa a fost deschisă de D-l Contra Amiral *Isbăşescu Ioan*, Preşedintele Filialei L. N. R., Constanţa.

Din partea Comitetului mai iau parte la şedinţă D-l Avocat Vulpe Aurel şi D-l Avocat Dan Alecu, membri în Comitetul de Conducere şi D-l Căpitan Comandor *Stoianovici Alexandru*, Secretarul Filialei.

D-l Căpitan Comandor Stoianovici Alexandru, în calitate de Secretar, a cetit dările de seamă de pe ordinea de zi şi raportul D-lor Cenzori.

Apoi D-l Contra Amiral Isbăşescu Ioan, mlţumeşte D-lor membri din Comitet şi D-lor Cenzori pentru devotamentul şi munca depusă în îndeplinirea însărcinărilor ce au avut în cursul anului trecut.

După aceasta s'a pus la vot aprobarea raportului D-lor Cenzori care a fost citit în şedinţă, cerându-se descărcarea Comitetului de gestiunea bănească pe anul 1937.

Aceasta s'a votat prin aclamaţii, aprobându-se în unanimitate descărcarea legală a Comitetului de gestiunea pe anul 1937.

In conformitate cu prevederile art. 24 din Statute, precum şi având în vedere că şi D-l Contra Amiral Isbăşescu Ioan, a părăsit cadrele active ale Marinei Regale, s'a procedat la *alegerea noului Comitet pe timp de 3 ani precum şi a cenzorilor*.

S'a propus şi s'a ales cu unanimitate de voturi, următorul Comitet de Conducere al Filialei Constanţa şi anume:

Preşedinte: D-l Contra Amiral Schmidt Victor.
Vice-Preşedinte: D-l Inginer Şef, Chiriac Gh. Directorul Serviciului porturilor Maritime, Constanţa.
Membri: D-l avocat Vulpe Aurel.
„ Avocat Dan Alecu.
Secretar: D-l Cpt. C-dor Vlădescu Const.
Casier: D-l I. Teodorescu, Directorul Contabilităţii serviciului Porturilor Maritime, Constanţa.
Cenzori: D-l Taşcovici D-tru, Directorul Băncii Naţionale din Constanţa; D-l Int. Lt. Colonel Predescu Marin, Şeful Serviciului Intendenţei din Comandamentul Litoralului Maritim.
Cenzori-Supleanţi: D-l Int. Maior Simionescu Const. din Comandamentul Litoralului Maritim; D-l Profesor Pascu N. Directorul Liceului Comercial din Constanţa.

Preşedintele Ligii Navale Române Filiala Constanţa
Contra Amiral ISBĂŞESCU IOAN
Secretar, Cpt. C-dor AL. STOIANOVICI

Filiala Giurgiu

Lista de persoanele care compun comitetul de conducere al Filialei.

1. Colonel Georgescu Ion, pensionar, preşedinte.
2. Colonel Dumitrescu Nicolae, pensionar, vice-preşedinte.
3. Lascar Constantin, Căpitanul Portului Giurgiu, secretar.
4. Georgescu Constantin, Inspector mecanic, S. H., îndeplineşte funcţia de casier.
5. Marata Dumitru, reprezentantul Soc. de Navigaţie S. F. N. D. (franceză), membru.

Cenzori: Luca Economu, agent N. F. R. Giurgiu.
Iliescu Corneliu, sub inginer, S. H., Giurgiu.

Filiala Tulcea

Proces verbal al Adunării generale

Astăzi 22 Ianuarie 1938, ora 18.

Noi subsemnaţii Membri ai Ligei Navale Române, filiala *Tulcea*, întrunindu-ne în Adunarea Generală în saloanele Cercului Militar din oraşul Tulcea şi luând în cercetare Darea de Seamă a Cenzorilor din Comitetul Ligii pe anul financiar 1937, precum şi Contul de Profit şi Pierdere depus, dăm cuvenita descărcare Comitetului de gestiunea sa pe acelaş timp.

Adunarea Generală aduce mulţumiri D-lui Comandant al Garnizoanei Tulcea, D-l Col. Anastasescu pentru buna voinţă ce a arătat de a pune la dispoziţie Saloanele Cercului Militar pentru Adunarea Generală şi balul ce îl va da Secţiunea în seara zilei de 26 Februarie 1938.

D-l Colonel în rezervă, Pop Horia, Preşedintele Secţiunei, potrivit art. 22, din statutul Ligei, în prezenţa majorităţii Adunării generale face o amplă dare de seamă a activităţii secţiunii în cursul anului 1937, arătând că în acest an Secţiunea a luat o desvoltare mai mare, datorită concursului dat în majoritate de către D-nii ofiţeri ai Regimentului 33 Dorobanţi şi de o parte din civili.

Şcoala de canotaj şi vele a luat o desvoltare mai mare, bărcile secţiunei fiind puse la dispoziţia membrilor secţiunei şi tineretului.

Şcoala de canotaj şi vele a fost pusă sub supravegherea D-lui Căpitan al Portului Tulcea, Munteanu, care a adus un mare progres.

In cursul anului, prin propaganda făcută au avut loc cu deosebit fast, cele 2 serbări, 30 Iunie, ziua apei şi 15 August 1937, ziua Marinei, dând la aceaste serbări concursul, în majoritate tineretul.

D-l Preşedinte al Secţiunei mulţumeşte în primul rând Comitetului de Conducere, care a ştiut să aducă aportul cuvenit şi mărirea prestigiului secţiunei, aducând în acelaş timp, mulţumiri întregului corp ofiţeresc al Regimentului 33 Dorobanţi.

Pentru anul 1938, propune ca din fondurile ce se vor aduna să se construiască cuterul nr. 3 şi 4 bărci, necesare propagandei la care Adunarea Generală aprobă întru totul; în acelaş timp şi noul proect de buget, pe anul 1938 şi balul ce se va da în seara zilei de 26 Februarie 1938, pentru mărirea fondurilor secţiunei.

Cu regret, d. Preşedinte din cauze familiare şi a plecărei din localitate, propune Adunărei G-le, demiterea D-sale din calitatea de Preşedinte, rămânând numai ca membru, ceeace Adunarea Generală, luând cunoştinţă de această demisie, cu regret o admite; iar în locul D-sale, prin aclamaţiuni, se alege ca Preşedinte activ D-l Lt.-Colonel Raţă Vasile, Comandantul Regimentului 33 Dorobanţi.

In locul rămas vacant de Vice-Preşedinte, prin mutarea din localitate a d-lui Lt.-Colonel Pancu G., se alege D-l Lt.Colonel Constantinescu G., din Regimentul 33 Dorobanţi.

Conform statutului, în locul D-lor Cenzori P. Ciachris şi D. Petruş, se aleg ca cenzori D-nii C. Ciurea şi C. Economopol, iar ca supleanţi D-nii C. Pârvu şi Arnăutu A.

Pentru dragostea şi aportul dat de către D-l Preşedinte, Colonel Pop Horia, Adunarea Generală, în conformitate cu art. 8 din statut, pe lângă că este membru activ şi fondator, ca un omagiu îl proclamă ca membru de onoare al Secţiunei.

Preşedinte: Lt. Col. V. RAŢĂ, Comand. R. 33 Dorob.
Vice-Preşedinte: Lt.-Col. GH. CONSTANTINESCU

Filiala Silistra

Darea de seamă a activităţii pe anul 1937.

Filiala Silistra a luat fiinţă în anul 1932.

O funcţiune regulată însă nu are, decât din anul 1934, când ea are o arhivă şi registre în regulă.

Tot din acest an s'au făcut încasări şi efectuat cheltueli, rămânând trecute în scriptele filialei.

In 1934, Secţia a funcţionat cu un număr de membri de 170 înscrişi, dintre cari şi-au efectuat obligaţiile, prin plata cotizaţiilor, 136 de membri; iar la finele anului s'a produs venituri de lei 57.185 şi cheltueli 9.313, rămânând un sold în cassă de lei 47.872.

In anul 1935, secţia funcţionează cu acelaş număr de membri, având la 31 Decembrie 1935, venituri de lei 108.181 şi cheltueli 88.135 ,cu un sold de lei 20.046.

In acest an, secţia a construit Strandul L. N. R., cu un număr de 22 cabine, pentru care s'a cheltuit suma de lei 32.752, ceia ce explică soldul mai mic din acest an.

In anul 1936, secţia şi-a micşorat numărul membrilor până la 131, din cauza mutării unor d-ni ofiţeri, din localitate, având la venituri 64.222, iar la cheltueli 32.927, încheindu-se la 31 Decembrie 1936, cu un sold de lei 31.295.

In 1937, numărul membrilor este acelaşi, dar au plătit în cursul anului, numai 120 membri, iar 4 în 1938.

Făcându-se situaţia generală de încasări şi plăţi în cursul anului 1937, încheiată per 31 Decembrie, acest an se prezintă astfel:

Activ	63.158
Pasiv	21.605
Sold	41.553

care sumă urmează a se trimite centralei în cursul anului 1938, pe exerciţiul 1937.

Din soldul de mai sus urmează a se aloca la vechiul fond de rezervă 10%, în valoare de lei 1120 pe exerciţiul 1937.

Din expunerile de mai sus, în ceeace priveşte cotizaţiile încasate, reese că din cotizaţiile pe care Reg. 36 Inf. urma să le verse până la 31 Decembrie 1937 în sumă de lei 18.960, s'a trecut la venituri ca încasate ½, adică 9.480 lei, deşi nu s'a încasat efectiv, iar restul de lei 9.480 urmează a se opera în 1938 ,adică total de încasat efectiv lei 18.960, când se va repartiza şi trimite centrului, cotele respective şi cota respectivă fondului de rezervă de 10%.

Făcându-se o comparaţie de activitatea Filialei depusă pe anul 1937, faţă de anii precedenţi, se evidenţiază că, deşi cu mijloace reduse, totuşi s'au făcut realizări destul de apreciabile. Astfel în anul 1935, s'a construit strandul L. N. R. care a necesitat o sumă de circa 35.000 lei, dând un venit brut de circa 6.000 lei, neputându-se acoperi cu acest venit cheltuelile investite..

In anul 1936, din cauza condiţiunilor neprielnice n'a funcţionat, iar în anul 1937, deşi s'au făcut cheltueli cu mutarea lui peste Dunăre circa 11.000 lei, totuşi s'a realizat un beneficiu net de circa 2.000 lei, ceeace arată că veniturile au fost destul de satisfăcătoare.

Pe anul 1938, sperăm că venitul din strand se va majora întru cât s'au şi făcut oferte de arendare destul de avantajoase.

Opera de propagandă a fost făcută de Filială, prin organizarea serbărilor de ziua Apei şi Patronul Marinei, — care s'au făcut cu tot fastul cuvenit, participând un important număr de cetăţeni, fără a se lua taxe la intrare, cu unicul scop de a pătrunde în marele public avantajele şi activitatea socială a instituţiei Ligei Navale Române.

Dealtfel şi membrii comitetului au depus toată stăruinţa de a se mări numărul membrilor filialei şi astfel sperăm că în cursul anului viitor 1939 numărul membrilor va spori considerabil.

In această ordine de idei, credem că este oportun ca, intervenindu-se şi la centrală să se stabilească un minimum de cotizaţie suportabil şi de cei dornici de a se înscrie, ca membri ai Ligii Navale, având însă o situaţie materială mai redusă.

Tot în scop de propagandă şi pentru realizarea scopurilor propuse de Ligă, filiala Silistra a organizat în luna Septembrie 1937, o excursie la Istambul cu 60 excursionişti, realizându-se un beneficiu net de lei 1.500, deşi lipsiţi de experienţă, fără a fi ajutaţi prea mult de autorităţile la care am recurs pentru efectuarea călătoriei, totuşi excursioniştii au rămas perfect mulţumiţi de organizarea acestei excursii.

Pentru viitor, ar fi de dorit ca însuşi Centrala să dea tonul, impulsia cuvenită pentru atare excursiuni, care în bune condiţuni, pe lângă propaganda mare ce ar face ,ar da însemnate beneficii.

Adăogăm că din cele constatate cu această ocazie, se vede o dorinţă a populaţiei locale, de a participa la excursiuni în susul Dunării vizitând porturile mai puţin cunoscute de pe malul Dunării.

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE
DIRECŢIUNEA GENERALA : BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98
UZINA POIENI
JUDEŢUL CLUJ

■

execută case de mare din lemn, în condiţiunile techinice şi materialele cele mai avantajoase.

■

Prospecte la cerere, la Direcţiunea Societăţii.

cum şi excursii mai lungi pe mare, spre exemplu: Marea Neagră, Marmara şi Mediterana.

Rămâne deci ca în aceste direcţii să se reflecteze şi să se păşească la realizare.

Ca mijloc de propagandă care ar atrage un însemnat număr de membri în Ligă — ar fi a se *acorda individual pentru membri* — reducere pe c. f. r., astfel s'ar putea acorda câteva călătorii pe an cu reducere de 40—50%, considerându-le ca avantaje, cu care am putea atrage foarte multe înscrieri.

Terminând această dare de seamă în numele întregului comitet, aducem *fostului preşedinte,* d-l General Todicescu, viile noastre mulţumiri şi expresia gratitudinii noastre pentru activitatea destoinică şi inima ce a pus în conducerea filialei, în timpul cât a funcţionat ca preşedinte.

Ne exprimăm şi regretele noastre de a fi pierdut în persoana defunctului I. Theodoru, Căpitanul Portului Silistra, membru în Comitetul de conducere al filalei, o persoană pricepută, care a activat şi a dat tot sprijinul pentru Liga Navală Română.

Mulţumim membrilor prezenţi precum şi d-lor membri cari din diferite motive n'au putut participa la această Adunare, pentru sprijinul ce au dat instituţiei noastre.

Dorim şi suntem încredinţaţi că şi pe viitor nu vom fi lipsiţi de concursul d-lor.

Incheind această expunere gândul nostru se îndreaptă cu dragoste şi admirare, către Majestatea Sa Regele, Augustul Preşedinte activ al Ligii Navale Române, la picioarele căruia depunem omagiile noastre de credinţă şi devotament.

Centrala. — Şedinţa 30-a a consiliului de direcţie

Consiliul s'a întrunit în şedinţă în ziua de 13 Mai 1938, ora 17, la sediul *Ligii Navale Române,* sub preşedinţia d-lui Amiral I. Coandă, membri prezenţi fiind d-nii: Vice Amiral I. Bălănescu, General N. Negreanu, Comandorii Octav Nedelcu, Emil Oprişanu, Aurel Negulescu şi C. Istrate, N. Georgescu; d-nii Amiral P. Bărbuneanu şi Comandor Preda Fundăţeanu s'au acuzat, în scris, că nu pot participa la şedinţă, fiind reţinuţi de serviciu.

Se dă citire procesului-verbal Nr. 29, al şedinţei Consiliului de Direcţie dela 1 Aprilie 1938, pe care Consiliul îl aprobă.

D. *Amral Coandă* enunţă următoarea ordine de zi, pentru discuţie şi hotărâre:

1. Serbarea dela Galaţi.
2. Comitetul filialei dela Chişinău.
3. Referatul d-lui Comandor Em. Oprişanu.
4. Medalia pentru echipajul N. M. S. „Regina Maria".
5. Propuneri.

I. SERBAREA DELA GALAŢI.

D. *Comandor A. Negulescu,* dă citire programului care se va desfăşura la Galaţi în ziua de 21 Mai, a. c., pentru comemorarea a 50 de ani dela uraganul întâmpinat de vechiul bric *Mircea,* în 1888, pe Marea Neagră.

D. *Amiral Coandă I,* arată că serbarea marinărească dela Galaţi, organizată din iniţiativa L. N. R., a obţinut înalta aprobare a M. S. Regelui, iar d. General-Adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului şi Marinei, a dat ordinele respective şi va asista personal, la această serbare. D. Vice Amiral Gavrilescu, delegatul Ligii se găseşte în Galaţi pentru punerea la punct a programului ce se va desfăşura în ziua de 21 Mai. Programul se va publica în ziare, iar birourile centrale ale Ligii au făcut adrese şi au trimes programul autorităţilor respective, pentru reuşita serbării.

II. COMITETUL DELA CHIŞINĂU.

Comitetul central al Ligii a aprobat alcătuirea comitetului filialei dela Chişinău, prin mutarea d-lui general Georgescu-Pion, din acel oraş, fost preşedinte al Filialei; d. general de divizie N. Ciupercă aflat actualmente, la comanda comandamentului corpului de armată, a acceptat preşedinţia filialei, fiind secondat în comitet, de d-nii General Cristache Popescu, vice preşedinte; prefect Lt. Col. Teodorescu, ajutor de primar, medic, g-ral r. Gr. Bălăcioiu, membri; Roman, Directorul Băncii Naţionale, Moţet, directorul Băncii Româneşti, cenzori: Ciocârdel şi ing. insp. general Profiri, cenzori-supleanţi şi locot. Ovidiu Smocot, secretarul filialei L. N. R.

III. REFERATUL D-LUI COMANDOR E. OPRIŞANU.

Dându-se citire referatului d-lui comandor E. Oprişanu, comitetul aprobă ca, începând din luna Aprilie 1938, impozitul pe salariile funcţionarilor din Centrala L. N. R., în sumă de lei 2985 (două mii nouă sute optzeci şi cinci), lunar, să fie suportat din fondurile Ligii, avându-se în vedere scumpirea traiului din ultimul timp.

IV. MEDALIEREA ECHIPAJULUI „REGINA MARIA".

Comitetul central al L. N. R. a hotărât asupra medaliei ce se va oferi bravului echipaj al distrugătorului „Regina Maria", care a înfruntat, în chip atât de lăudabil, furtuna pe Marea Neagră, cu prilejul aflării, pe acea navă, a Marelui Voevod Mihai.

V. PROPUNERI.

D. *Comandor Istrate* a citit un studiu privitor la sporirea membrilor L. N. R., în viitor; încurajarea premiaţilor tineri la călătorii pe ape şi creşterea fondurilor băneşti, pentru o cât mai intensă propagandă marinărească, în toată ţara.

D. *Vice-Amiral Bălănescu* a prezentat un documentat memoriu relativ la înfiinţarea unui *aquarium, la Constanţa;* la transformarea în muzeu a vechiului bric *Mircea,* care, astăzi, e scos din serviciu şi strângerea şi consolidarea rândurilor vechilor marinari, cari pot fi gospodăriţi dealungul litoralului mării, în Delta Dunării şi a malurilor Dunării, pentru întărirea comerţului şi meşteşugului pescăresc.

D. *Amiral Coandă* arată că, chestiunile prezentate la ordinea de zi, fiind discutate şi hotărâte, în întregime, mulţumeşte membrilor Consiliului de Direcţie şi ridică şedinţa la ora 19.

Vice Preşedinte L. N. R.
Amiral I. COANDĂ.

Secretar General L. N. R.
Comandor A. NEGULESCU

INFORMAȚII — NOUTAȚI

Din țară

Inmânarea adresei omagiale I. P. S. S. dr. Miron Cristea, Patriarhul României și Prim Ministru al Țării

Din reproducerea documentelor de mai jos se pot vedea motivele care au determinat comitetul central, consiliul de direcție și adunarea generală anuală a membrilor Ligii Navale Române, din acest an, ca, potrivit art. 8 din statut, să se gândească la fericita alegere în persoana I. P. S. S. Dr. Miron Cristea, Patriarhul României, prim-ministru al țării, în calitate de Membru de Onoare, întărită prin Inalta aprobare a M. S. Regelui, președinte activ al Ligii Navale Române.

In ziua de 4 Iunie 1938, o delegație compusă din: amiral I. Coandă, amiral I. Bălănescu și comandor A. Negulescu, s'a prezentat în audiență la I. P. S. S. Patriarhul.

D. amiral I. Coandă, vicepreședintele Ligii, a înmânat adresa omagială (Nr. 1574-3-VI-1938) cu următoarea cuvântare:

SANCTITATE,

Cu mare evlavie și cu tot atât de mare admirație, văzând munca ce Sanctitatea Voastră depuneți pe ogorul Patriei, în toate direcțiunile, nu puteam întarzia mai mult, pentru a Vă arăta prinosul nostru de recunoștință.

Adunarea generală anuală a *Ligii Navale Române*, cu unanimitatea membrilor din Comitetul Central, V'a proclamat membru de onoare cu Inalta aprobare a iubitului nostru Președinte activ, care este însuși *Majestatea Sa, Marele nostru Rege.*

Acum, în calitatea Voastră de prim diriguitor al treburilor Statului, cu tot respectul supunem cunoștinței Excelenței Voastre raportul de organizare mai complectă a instituției noastre, ce am prezentat, la timpul său, Majestății Sale și care numai din cauza evenimentelor politice de atunci, nu a putut fi înmânat, din Inalt Ordin D-lui Tătărăscu, Prim Ministru în acel timp, spre soluționare.

Acest raport se găsește publicat în coloanele revistei noastre de propagandă *„Marea Noastră"* Nr. 12/937, paginele 315—317.

Dacă și când, Excelența Voastră, va găsi oportun, prea plecat O rugăm să-l soluționeze.

Cu tot respectul.

Vice Președinte, al L. N. R.
Amiral COANDĂ I.

SANCTITATE,

Liga Navală Română, de sub Inalta Președinție activă a *M. S. Regelui Carol al II-lea*, dela înființarea ei, a căutat să facă propagandă pentru răspândirea dragostei pentru Dunărea și Marea Noastră și să contribue la diferitele probleme marinărești, în limitele modeste bugetare pe care le-a avut la îndemână, puse de membrii săi. Acum, în ultimul an, odată cu intrarea Ligii în al XI-lea an al existenței sale, a trecut la fapte pozitive, prin inițiativa ce a luat de a fi deschis subscripții publice, în toată țara, pentru strângerea de fonduri bănești pentru construcția unui nou vas-școală *„Mircea"*. Această subscripție a atins, până acum, cinci milioane lei, care au și fost depuși pe măsura încasării sumelor, la Casa de Depuneri și Consemnațiuni, iar recipisele încredințate Ministerului Aerului și Marinei.

De câtiva ani încoace, Biserica, prin reprezentanții săi, având în frunte pe *Sanctitatea Voastră*, a venit în ajutorul Ligii, fie prin propovăduirea dela amvon, îndemnând pe credincioși să se înscrie ca membri, fie chiar stăruind să-și depue micul obol, spre a aduce ofranda lor de *„Ziua Apelor"* și de *„Ziua Marinei"*, drept contribuție pentru ajutorarea la modestul buget al Ligii, sau subscriere la vasul-școală *„Mircea"*.

Comitetul *Ligii Navale Române*, spre a-și arăta via sa recunoștință față de Biserică, și-a îndreptat gândul și privirea spre *Sanctitatea Voastră*, proclamându-vă *Membru de Onoare*, distincție prevăzută la art. 8 al statutului, care supusă *Inaltei aprobări* a *M. S. Regelui*, a binevoit a o acorda și totdeodată a fost adusă la cunoștință adunării generale a tuturor membrilor, care s'a și grăbit să aplaude, prin unanime aclamațiuni, această alegere și proclamare în ilustra personalitate a *Sanctității Voastre*.

In acest chip, acțiunea *Ligii Navale Române*, având ocrotirea *Capului Bisericii* noastre *Ortodoxe*, va putea purcede mai departe, cu și mai multă încredere și hotărâre în înfăptuiri pe viitor.

Suntem ai *Sanctității Voastre* devotați credincioși.

Vice Președinte, Amiral I. COANDĂ
Secretar General, Comandor A. NEGULESCU

Odată cu acestea, i s'a înmânat I. P. S. S. și revista „Marea Noastră" (Nr. 12/1937) în care se găsește, publicat, noul program de lucru, pentru viitor, al L. N. R. (pag. 315—317).

I. P. S. S. a făgăduit întregul Său sprijin pentru năzuințele Ligii.

Scrisoarea domnului Ministru Radu Irimescu, Vice-Președintele de onoare al L. N. R.

Domnule Vice-Președinte,

Am onoare a vă confirma, prin Ministerul Afacerilor Străine, primirea adresei D-voastre No. 758 din 14 Aprilie 1938.

Vă asigur, iubite Domnule Amiral, că am fost peste măsură de emoționat pentru onoarea pe care mi-a făcut-o Comitetul Ligei Navale Române, proclamându-mă Vice-Președinte de onoare și supunând Inaltei aprobări a Majestății Sale Regelui această hotărâre.

Cred că nu este necesar să subliniez încăodată cât sunt de legat sufletește de activitatea și idealul pe care-l urmărește Liga Navală Română.

Rog Comitetul să mă considere ca un devotat prieten și servitor al Ligei și să conteze întotdeauna pe serviciile mele.

Vă rog să primiți, Mult Stimate Vice Președinte și iubite Domnule Amiral, asigurarea sentimentelor mele devotate.

(ss) RADU IRIMESCU,
Ministrul României la Washington

Monumentul Eroilor Marinari

Toate armele au înălțat câte un monument eroilor căzuți la datorie, singura marina nu avea unul care să amintească tovărășia de sânge a celor cari al luptat pe apă, și pe uscat.

Cu prilejul adunării generale a asociației Cultul Eroilor, prezidată de I. P. S. S. Dr. Miron Christea, Patriarh al României și Prim Ministru, d. general adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului și Marinei a arătat încă odată cât s'a identificat cu marina, luând cuvântul și exprimându-și dorința ca această lacună să nu mai dureze. Domnia sa a arătat că o armă mai tânără cum e aviația, are unul și a făgăduit că Ministerul Aerului și Marinei va da tot sprijinul pentru înfăptuirea acestui deziderat al marinarilor.

I. P. S. S. a acceptat prezidenția comitetului care se va strădui a ridica așteptatul monument cât mai curând.

Cuvântarea delegatului L. N. R. la serbarea jubileului de 60 ani a Societății Tinerimea Română.

Doamnelor și Domnilor,

Liga Navală Română de sub Inalta Președenție a *Majestății Sale Regelui* ia parte cu însuflețire la sărbătorirea de astăzi a jubileului de 60 ani a Societății Tinerimea Română.

In admirația rodnicei desvoltări în decursul celor șease deceni pe tărâmul național, cultural și educativ, Liga Navală urează acestei patriotice Societăți realizarea integrală a programului său de activitate în mijlocul tineretului român care este chezășia viitorului neamului românesc.

Liga Navală mai urează Societății Tinerimea Română să serbeze centenarul inimosului și veșnic tânărului său Președinte, Domnul Profesor Nae Dumitrescu.

Reducerea pe N. F. R.

Reducerea de 30% pe care N. F. R. o făcu în favoarea membrilor L. N. R. a fost prevăzută și în decretul lege care stabilește aceste reduceri.

Toate mulțumirile direcției și comitetului, care n'a uitat asociația noastră.

Dela Federația Română de Sporturi Nautice.

BOTEZUL UNUI NOU YACHT ROMÂNESC

In ziua de 3 Iunie 1938, s'a desfășurat la Constanța botezul Yachtului „Dris" construit de Locotenenții Drimba și Isbășescu din Marina Regală, naș fiind D-l Comandor Adj. Fundățeanu, Președintele F. R. S. N., reprezentat fiind la această ceremonie prin D-l Cpt. (R. Mircescu).

La bordul N. M. S. Mărășești de sub comanda D-lui Cpt. C-dor N. Bardescu, grupul camarazilor ofițeri de marină, fără deosebire de grad s'au grăbit să se alăture acestei manifestări sportive, admirând formele puternice al noului Yacht a cóstat la tribordul distrugătorului.

Păstrându-se datina marinărească, binecuvântarea a fost dată de părintele garnizoanei după o scurtă sfeștanie coborând împreună cu cei doi proprietari și nașul au botezat prin spargerea tradiționalei sticle cu șampanie, noua ambarcațiune cu numele de „Dris".

Caracteristicele lui sunt: lungime 11 m., lățime 3 m., pescaj 1,90 m,. suprafața velaturei 80,2 m. și un motor auxiliar Diesel.

Nava a fost construită după planurile celebrului Yacht francez „Winibelle II" care a reușit în cele mai bune condițiuni să treacă Oceanul Atlantic în douăzeci și șase zile. In interior yachtul este împărțit în cabine toaletă, bucătărie, iar depozitele de apă și alimente sunt așa fel socotite încât poate sta în mare mai mule de 100 zile fără a fi nevoe de reaprovizionare.

Străduințele proprietarilor — constructori — și-au găsit răsplata prin aceea că Flota Națională de Yachturi s'a înmulțit cu o nouă și minunată unitate construită în întregime la noi în țară, dovedindu-se prin aceasta că resursele noastre pot fi mari atunci când se găsesc suflete entuziaste și creatoare care să le pună în valoare.

Este momentul ca forurile conducătoare și de specialitate să se sesizeze acordând un cât mai mare sprijin moral și în special materior material, acestei inițiativo ce nu se poate prețui prin simple cuvinte.

PRIMA EXPOZIȚIE D PROPAGANDĂ PENTRU SPORTURILE SIQTURISMLU NAUTIC

Federația Română de sporturi Nautice în colaborare cu Oficiul Național de Turism, a organizat în sala de expoziții esplanade din fața Palatului O. N. T., o expoziție de propagandă pentru sporturile și turismul nautic, pusă sub președinția de onoare a D-lui General Adj. Paul Teodorescu Ministru Aerului și Marinei.

Misiunea acestei expoziții este de a lumina marele public asupra posibilităților ce oferă apele țării noastre practicării acestor activități de apă; generatoare de energie și forțe.

Expoziția va cuprinde panouri arătând căile de apă ale României posibilitățile de acces la ele, foto-montaje prezentând aspecte caracteristice din regiunile de apă ale țării. Cu ocazia acestei expoziții are loc și o expoziție — concurs deschisă tuturor amatorilor din țară și dotată cu premii. Vor mai exista machetele vapoarelor românești, a timpurilor de ambarcațiuni cu rame și cu vele ce se pot construi în țară precum și a legendarului „Mircea" leagăn al marinarilor noștri.

Sub colonadă și pe esplanadă, casele constructoare vor expune ambarcațiuni, motoare și material de sporturi și turism nautic, punând astfel la dispoziția publicului a cărui interes pentru apă va fi deschis de cele văzute în sala de expoziție, și mijlocul de a se documenta asupra ambarcațiunilor, ce se poate procura din sală la 1 Iulie.

CONCURSURILE NAUTICE ALE REGIUNII BUCUREȘTI.

In ziua de 5 Iunie 1938, au avut loc pe lacul Herăstrău, concursurile de canotaj ale Regiunii București, obținându-se rezultatele care urmează. A asistat un public de 30.000 persoane, remarcând numeroasa asistență prezența d-lui Iulian Peter Primarul G-ral al Capitalei, Dr. Ing. Dorin Pavel dela U. C. B., D-l Director Ștefan Ionescu dela Soc de gaz și electricitate, Ing. Corbu și alte personalități.

Organizarea acestor regate s'a făcut sub conducerea D-lui Col. Panaitiu Președintele Regiunii București, ajutat de Comitetul Regional.

La ora 10.30 au avut lor probele de Yole Olimpice pe un parcurs triunghiular de 5 ori.

Organizarea acestor probe a fost sub conducerea Y. C. B. delegat fiind D-l Mihail, ṭr D-l Fătulescu din partea Metropolei. Au participat cluburile Y. C. B., Y. C. R. R. și Metropola.

Rezultatele acestor probe au fost:

PROBA DE JOCURI OLIMPICE.

I. Poper senior Y. C. B.
II. Dan Simionescu Râmniceanu Y. C. B.
III. Radu Emilian Metropola.
IV. Gibory Y. C. B.
V. Popper junior Y. C. B.
VI. Beligrădeanu Y. C. B.
VII. Butucaru Metropola.

După amiază la ora 16 au avut loc concursurile de canotaj cu următoarele rezultate:

PROBA: SKIFF DE 1 PERSOANĂ.

Maton Carol M-e, Metropola.
Cocoș Nicolae, Metropola.
Minculescu Dumitru, Metropola.

PROBA: CAIACURI 2 PERSOANE — DOMNI

Concurenți:

Asoc. Sportivă „Dor de Ducă" cu 3 ambarcațiuni.
„ „ „B. N. R." cu 2 ambarcațiuni.
„ „ „B. N. R." cu 2 ambarcațiuni.
„ „ „S. E. T." cu 2 ambarcațiuni.
„ „ „Distribuția cu 2 ambarcațiuni.
„ „ „C. F. R." cu 3 ambarcațiuni.
„ „ „Nautica" cu 1ambarcațiune.

Rezultatul:

Asoc. Sportivă „Dor de Ducă" clasificată 1 = 5 puncte.
„ „ „B. N. R." casificată II-a = 4 puncte.
„ „ „Dor de Ducă" clasificată III = 3 puncte.
„ „ „B. N. R." clasificată IV-a = 2 puncte.
„ „ „Distribuția clasif. V-a = 1 punct.

Asociația sportivă „Dor de Ducă" întrunind un total 8 puncte își adjudecă cupa Regiunei București.

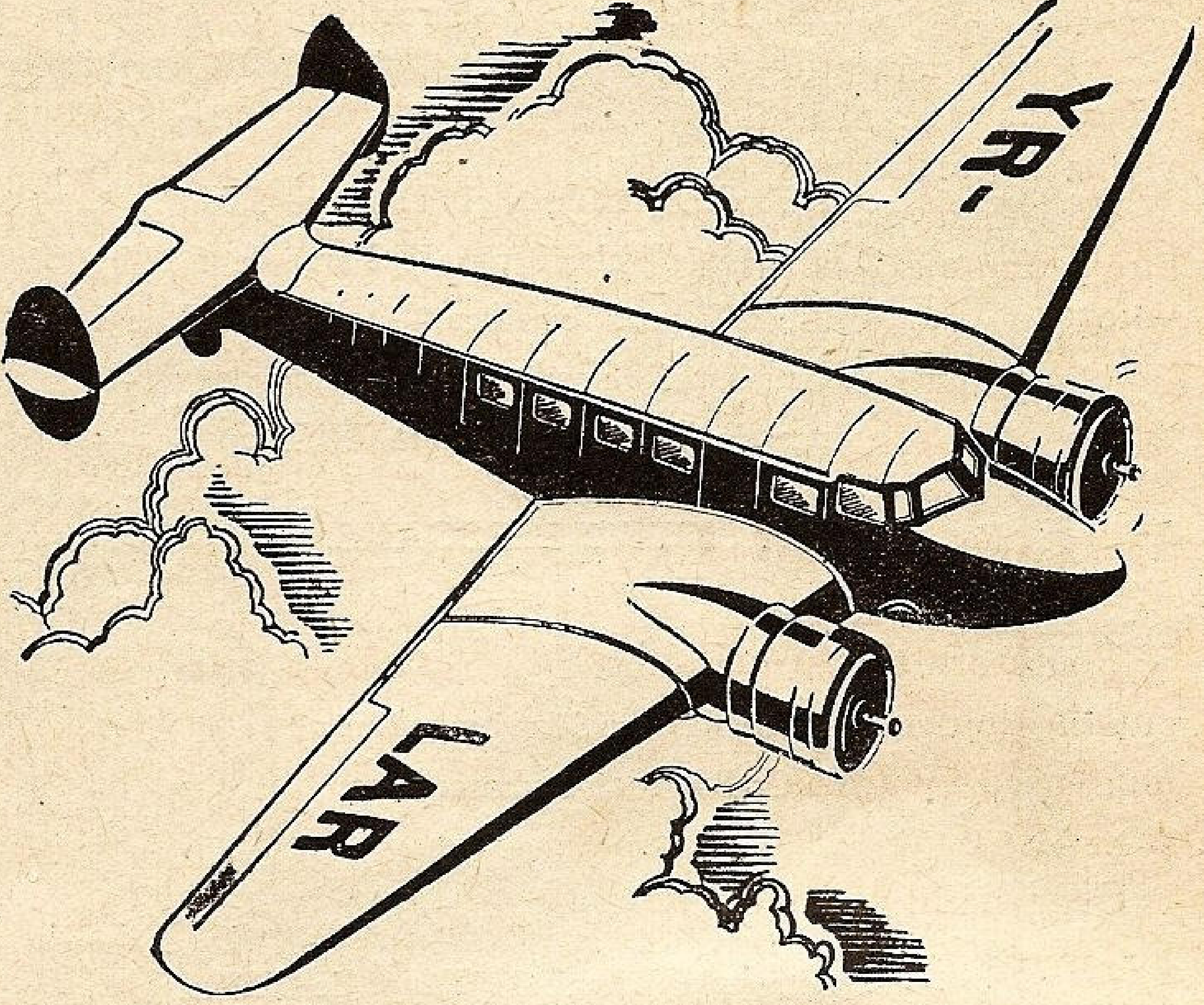
PROBA LOTCI MILITARE DE 2+1.

Concurenți:

Asoc. Sportivă „Insp. Gl. al Jand.".
„ „ „Reg. 1 Grăniceri".

Rezultatul:

Asoc. Sportivă „Reg. 1 Grăniceri" Clasif. I Timp de 5,15'.
„ „ „Insp. Gl. al Jand." Clasif. II Timp de 5,41'.



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ȘI SECURITATE SUNTEȚI
ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANȚA, BALCIC, GALAȚI.
ÎN 2 ORE LA TIMIȘOARA, ARAD, CLUJ, IAȘI, CERNĂUȚI, CHIȘINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ȘI VARȘOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloți experimentați, supuși celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului grație radioului, acestea sunt garanțiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigației aeriene în văzduhul românesc.

lares

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

PROBA: SEMI-SKIFF 1 + 1.

Concurenţi:

Asoc. Sportivă „Dor de Ducă" cu 3 ambarcaţiuni.
„ „ „S. E. T." cu 2 ambarcaţiuni.
„ „ „C. F. R." cu 3 ambarcaţiuni.
„ „ „Distribuţia" cu 2 ambarcaţiuni.

Rezultatul:

Asoc. Sportivă „C. F. R." clasificată I Timp de 5,04,2'.
„ „ „Distribuţia" clasificată II Timp de 5,12,5'.
„ „ „Dor de Ducă" clasificată III Timp III de 5,15.
„ „ „Distribuţia" clasificată IV Timp de —
„ „ „Dor de Ducă" clasificată V Timp de —

PROBA SKIFF 2 PERSOANE.

Concurenţi:

Asoc. Sportivă „Metropola" cu 3 ambarcaţiuni.
„ „ „Y. C. B." cu 1 ambarcaţiune.

Rezultatul:

Asoc. Sportivă „Metropola" clasif. I Timp. de 3,35'.
Asoc. Sportivă „Metropola" clasif. II Timp. de 3,53'.
Asoc. Sportivă „Y. C. B." clasif. III Timp. de 4,20.

PROBA: LOTCI MILITARE 3 + 1.

Concurenţi:

Reg. 1 Grăniceri cu 1 echipaj.
Insp. Jandarmeriei, cu 3 echipaje.
Reg. de Gardă Mihai Viteazul cu 1 echipaj.

Rezultatul:

Reg. Gardă „Mihai Viteazul" clasificat I Timp. 4,47'.
Reg. 1 Grăniceri clasificat II Timp. 4,55'.

PROBA: CAIACURI 2 PERSOANE — DOAMNE.

Concurenţi:

Asoc. Sportivă „Dor de Ducă" cu 1 echipaj.
„ „ „Distribuţia" cu 1 echipaj.

Rezultatul:

Asoc. Sportivă „Dor de Ducă" clasif. I. Timp. 3,55'.
„ „ Distribuţia" clasif. II. Timp. 4,19'.

PROBA: LOTCI MILITARE 6 + 1.

Concurenţi:

Asoc. Sportivă „Reg. 1 Grăniceri" cu 1 echipaj.
„ „ „Insp. G-l. al Jandarmeriei" cu 1 echipaj.

Rezultatul:

Asoc. Sportivă „Reg. 1 Grăniceri" clasif. I. Timp. 4,32'.
„ „ „Insp. G-l al Jand." clasif. II. Timp. 4,53'.

PROBA: SKIFF 4 + 1 DOMNI.

Concurenţi:

Asoc. Sportivă „Metropola" cu 2 echipaje.
„ „ „B. N. R." cu 1 echipaj.
„ „ „Y. C. B." cu 1 echipaj.

Rezultatul:

Asoc. Sportivă „Metropola" clasif. I. Timp. 3,30'.
„ „ „Metropola" clasif. II. Timp. 3,50'.
„ „ „Y. C. B." clasif. III. Timp. 4,05'.
„ „ „B. N. R." clasif. IV. Timp. 4,10'.

Asociaţia Sportivă „Metropola" îşi adjudecă cupa F. R. S. N. câştigând proba —8 puncte.

Deasemenea Asociaţia Sportivă Reg. 1 Grăniceri câştigă cupa Prefecturei Poliţiei, adjudecându-şi 2 din cele 3 curse de lotci militare.

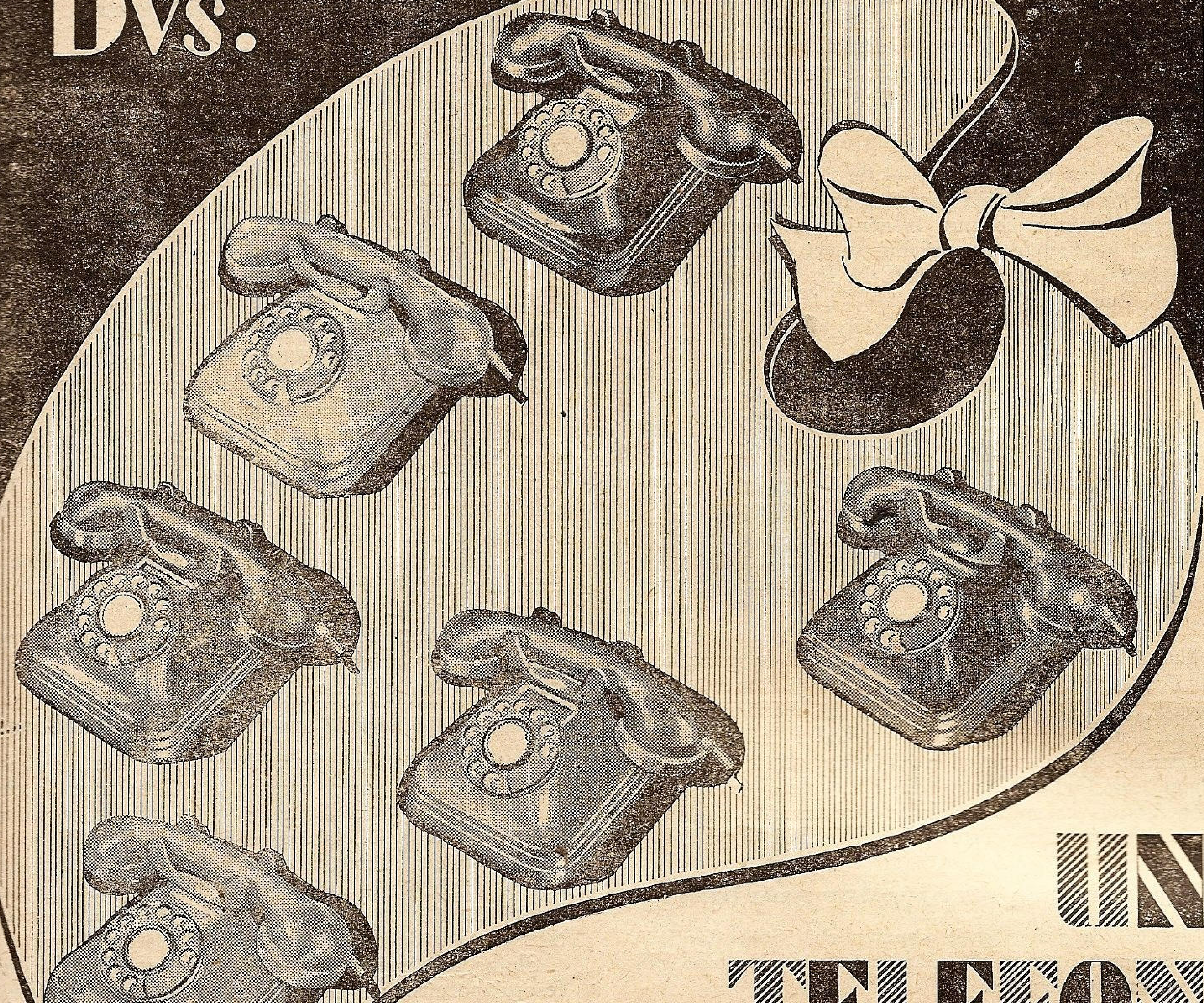
E. WOLFF Ş. A. R. **FONDAT 1876**

TELEFON 5.19.66 = 3.34.20

Cazane cu aburi ✶ Rezervoare de fier de orice mărime ✶ Construcţiuni de fier ✶ Poduri metalice ✶ TURNĂTORIE DE FONTĂ ŞI BRONZ ✶ Injectoare de ars păcură ✶ Armături de Fier şi Bronz ✶ Transmisiuni moderne ✶ ATELIER MECANIC PENTRU REPARAŢIUNI DE MAŞINI ✶ BIROU TEHNIC ✶ Instalaţiuni de încălzit central, cu apă caldă sau aer ✶ Instalaţiuni de ars cu păcură ✶ Instalaţiuni de pompe ✶ Instalaţiuni de făbrici şi reparaţiuni ✶ MARE DEPOZIT DE ARTICOLE TEHNICE ✶ Motoare „DEUTZ" cu Benzină, Ţiţei, „DIESEL" Locomotive şi Locomobile cu Benzină ✶ Maşini unelte, scule, pompe de orice fel ✶ Ţevi de fier ✶ Accesorii de ţevi ✶ Armaturi Schaeffer & Budenberg ✶ Manometre ✶ Injectoare Restarting ✶ Ventile ✶ Indicatori ✶ PESTE 8000 MOTOARE VÂNDUTE IN ŢARĂ ✶

BUCUREŞTI V • BIROUL CENTRAL ŞI UZINA GARA FILARET

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată **Lei 950**

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

Concursul anual pentru tineret al Ligii Navale Române

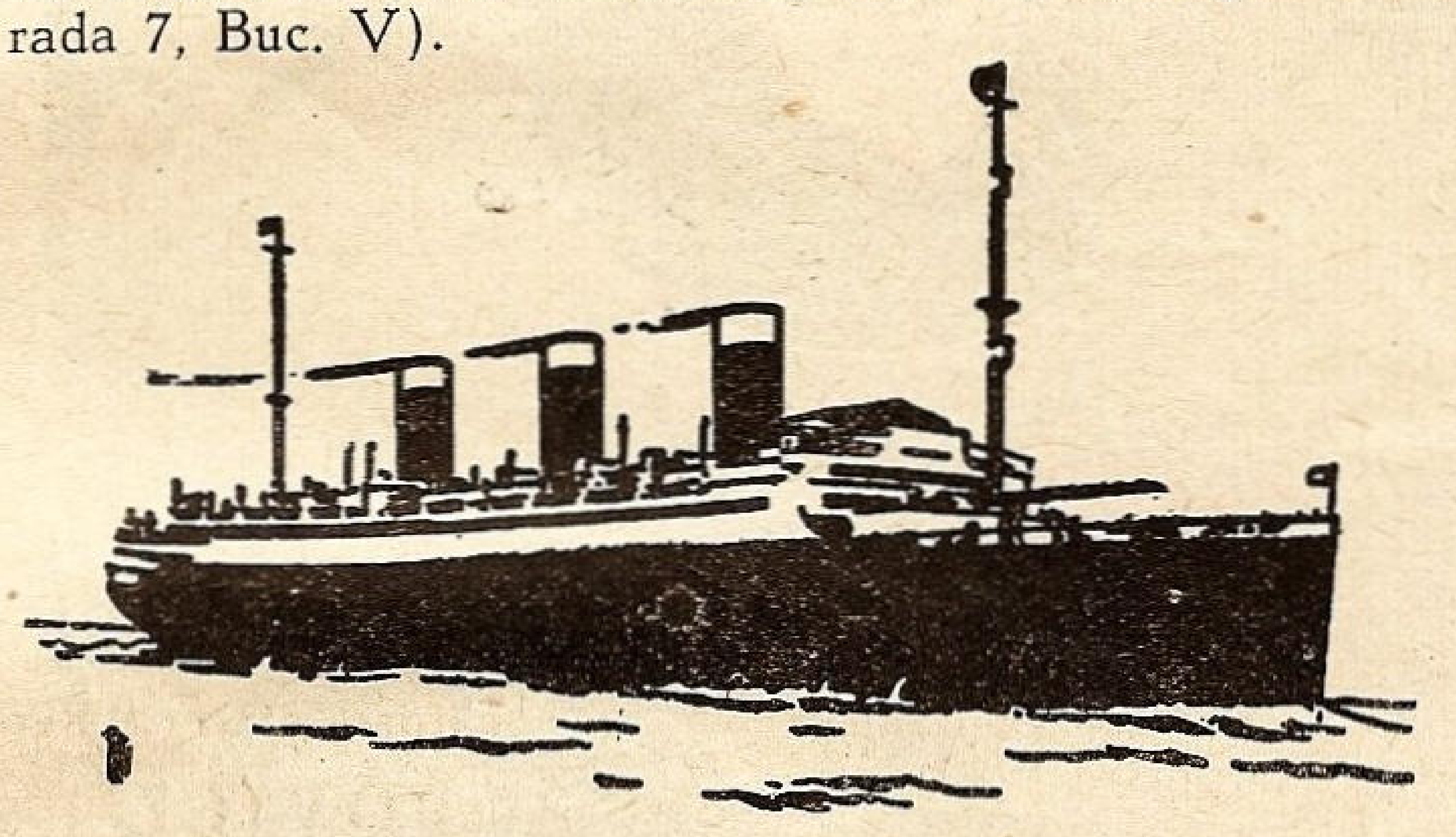
Cu prilejul sărbătoarei *Zilei Apelor* care va avea loc anul acesta Duminică 26 Iunie, Liga Navală propune anul acesta următoarele subiecte:

I. *Concurs literar.* — Dacă ați avea o bărcuță încotro ați dori să porniți cu ea? Ce vă îndeamnă? Ce ape aveți în apropiere? Cum ați învățat să înotați?

II. *Concurs de desemn.* — A se imagina o scenă din una din bucățile. „Grădina din fundul mărilor", „In luptă cu rechinul la 12 ani" (volumul „Isprăvi pe apă" de Apostol Culea, „Marea Noastră pentru Tineret" sau „Elogiul Mării" de I. Gr. Periețeanu) sau din poeziile marelui Octavian Goga „Cântecul Apelor".

Desemnul va fi înconjurat cu un chenar cu subiecte acuatice.

III. *Concurs de miniaturi.* — Se va construi modelul vaporului a cărui siluetă o redăm, în mărime de 86 cm. Cei cari doresc a concura la miniaturi, vor primi planurile și instrucțiile în schimbul sumei de 25 lei ce se vor trimite la sediul centralei L. N. R. (str. Eugen Carada 7, Buc. V).



Lucrările se primesc până la 1 August la centrala L. N. R. și vor fi răsplătite cu 3 premii și 7 mențiuni de fiecare, în cărți, albume, tablouri și abonamente.

Dacă un concurent obține premiul I la fiecare din concursuri, i se va oferi o călătorie gratuită Baziaș-Galați sau Galați-Vâlcov, după alegere.

Concurenții vor arăta școala la care urmează sau instituția din care face parte (atelier, fabrică, etc.)

Organizarea străjerilor marinari

Marți 24 Mai a avut loc la comandamentul „Străjii Țării" din Șos. Bonaparte o importantă ședință relativ la organizarea străjerilor marinari și aviatori.

D. *Teofil Sidorovici,* aduce salutul „Străjii Țării" celor prezenți și le mulțumește pentru participarea la ședință.

Intr'o amplă expunere face cunoscut programul „Strății Țării", și aportul pe care dorește să-l aducă prin tineretul străjeresc celor două mari probleme de interes național, marina și aviația. Organizarea marinărească se va face prin înființarea de centre marinărești în orașele principale de pe marginea Dunării și Mării. Aceste centre vor trebui să fie dotate pentru începutul activității cu ambarcațiunile și instructorii necesari.

Pregătirea instructorilor va fi nevoe să fie făcută la un centru dotat cu toate posibilitățile atât în material nautic cât și în personal de specialitate.

D. *amiral adj. Păiș,* face propunerea ca pe lângă educația technică marinărească a străjerilor, în liceele din localitățile principale dela Dunăre și Mare să se introducă în programul școlar conferințe și cunoștințe marinărești.

Să se creieze și un centru pentru formarea instructorilor marinari.

D. *c-dor Fundățeanu,* propune ca educația marinărească să înceapă încă dela șapte ani, dându-se, în raport cu vârsta și treptat, partea sportivă care să contribuie în mod armonios atât la desvoltarea fizică cât și la cunoștințele marinărești care trebuie să le aibă un străjer. Pe lângă înnot, străjerii vor putea face instrucție și la rame, vele și bărci cu motor.

In încheere s'a stabilit ca în localul societății „Salvamar" dela Mamaia, care trebuie să fie trecut la M. A. M., să se înființeze un centru permanent pentru formarea instructorilor marinari și să se procure un număr de ambarcațiuni pentru centrele marinărești.

Activitatea nautică poloneză

Asociația „LIGA" a tineretului polon, ne-a făcut în cursul lunei Mai o vizită cu avioanele proprii. Cu acest prilej a avut loc la „Cassa Polonă" (Dom Polski) o recepție de înfrățire romāno-polonă, la care a vorbit d. *Majewski,* reprezentantul secției maritime a tineretului (A. Z. M.) din Liga Morska i Kolonyalna care a arătat înflăcărarea studenților poloni pentru sporturile de apă. Cercetașii marinari poloni au un scooner cu care au făcut călătorii în Australia, și anul acesta în Indiile Olandeze. La Hell au o tabără unde 400 de studenți urmează un curs și fac călătorii de câte 2 săptămâni cu yacht propriu. Yachtul *„Krzysztof Arciszewski"* a făcut o călătorie în Olanda, Anglia, Norvegia și Gdynia. Intre cluburile nautice suedeze și polone se fac schimb de membri.

Conferențiarul arată că sporturile nautice pe lângă desvoltarea fizică, formează caracterele și întărește efortul colectiv, combătând tendințele individuale prin solidaritate. Studentele membre gustând viața apelor se pregătesc a deveni vrednice soții de marinari.

Incheie scoțând în evidență legătura ce trebuie să existe între Baltică și M. Neagră și înfrățirea dintre cele două țări aliate, Polonia și România.

După conferință s'au rulat două filme pe propagandă luate de d. *Progulski* din excursiunile făcute de L.I.G.A. pe fluvii și în Baltica.

Lansarea unui nou yacht românesc

Flotila românească de yachturi și cutere s'a îmbogățit cu un nou yacht, construit în Constanța de chiar proprietarii lui, d-nii locotenenți din marina regală română: Drimba G., Isbășescu G. și Țurcan N.

Noul yacht, numit „Dris", a fost botezat azi depe bordul distrugătorului „Mărășești", naș fiind d. c-dor Fundățeanu, care neputând veni la Constanța, a fost reprezentat prin d. cpt. rez. Gaby Mircescu.

Slujba religioasă a fost oficiată de pr. Deleanu, confesorul garnizoanei, în prezența d-lui c-dor Bardescu, a ofițerilor din marina regală și a numeroși membri ai Yacht Clubului Regal Român.

D. G. Mircescu a spart tradiționala sticlă de șampanie, simbolul înfrățirei navei cu marea.

D. c-dor Bardescu a arătat greutățile întâmpinate de cei trei ofițeri proprietari și constructori ai yachtului, lucrat în întregime cu material din țară și meșteri români.

D-sa a expus nevoia unei intense propagande pentru desvoltarea gustului sporturilor nautice.

Yachtul are 11 m. lungime, 3 m. lățime, 1,90 m. pescaj, 80 m. p. suprafață la velaturi și e înzestrat cu un motor „Diesel". El a fost construit după planurile celebrului yacht francez „Winibelle II", care a reușit să treacă Atlanticul într'un timp record de 26 zile.

Cei trei ofițeri au obținut un concediu din partea ministerului marinei, de 40 zile, în care timp vor întreprnide o croasieră pe Marea Mediterană, atingând toate porturile de pe amândouă laturile.

Croasiera va începe la jumătatea lunii Iulie.

BANCA ARDELEANĂ

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

Sediul central: CLUJ,
Piața Unirii 32
Sediul sec.: BUCUREȘTI,
Str. Bursei, 2

SUCURSALE:

Arad, Brașov, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș, Timișoara.

*

CAPITAL SOCIAL: Lei 120.000.000
FONDURI DE REZERVĂ: Lei 32.500.000

*

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

PREȘEDINTE: **ANTON MOCSONYI DE FOEN**
fost Ministru, Mare Maestru de Vânătoare al Curții Regale

VICE-PREȘEDINȚI:
MIHAI POPOVICI
fost ministru al Finanțelor
PHILIPPE WEISS
Președintele Băncii Ungare Comerciale din Pesta

*

MEMBRII IN CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

CONTELE ADALBERT BETHLEN
moșier
DIMITRIE M. BURILLIANU
fost Guvernator al Băncii Naționale a României
DR. FRANCISC CHORIN
Președinte la Minele de Cărbuni Salgótarjan
OTTO CONRAD
Director executiv Banca Comercială Ungară
GHEORGHE DOMÂȘNEANU
General Pensionat
DR. ADALBERT DREXLER
Moșier

GRIGORE G. DUCA
fost Deputat, Moșier
BART. HARGITAY
Administrator Delegat
DR. JULIU JELEN
Moșier
CONTELE GAVRIL KENDEFFY
Moșier
ION M. MITILINEU
fost Ministru al Externelor
IOAN VASARHALVYI
Episcop Reformat al Ardealului

AL. ZĂNESCU
Avocat, mare industriaș

Expoziția O. N. T. și F. R. S. N.

In palatul Oficiului Național de Turism, s'a inaugurat cu un deosebit fast expoziția nautică pe care Federația Sporturilor Nautice împreună cu Oficiul de Turism au organizat-o spre a desvolta interesul pentru turism și sporturi nautice.

Expoziția e pusă sub patronajul d-lui general Adjutant *Paul Teodorescu*, ministrul Aerului și Marinei, iar comitetul e alcătuit din d-nii Comandor adjutant *Preda Fundățeanu*, președintele R. R. S. N., *Dem. Dimăncescu*, director general al Propagandei și *Vintilă Paraschivescu*, președintele O. N. T., având ca consilieri tehnici pe d-nii *Adrian C. Corbu, Ing. N. Iliescu-Brânceni* și *Gh. Șeinescu*.

Expun F.R.S.N., Yacht Club București, Uzinele Comunale, Yacht Club Regal, Cluburile afiliate la F.R.S.N., Salvamar, Liga Navală, N. F. R., S. M. R. și casele constructoare de bărci din țară și străinătate.

O expoziție elegantă, aranjată cu gust de tinerii: cap. Mircescu, Locot. Copaciu, Aspirant Călin Botez, Alex. Maxim și Alex. Mihail. In numărul viitor vom vorbi mai pe larg de acest frumos început. Deocamdată ne mulțumim a arăta ce se poate vedea:

1. Un panou al Federației Române de Sporturi Nautice cu împărțirea cluburilor pe întinsul țării. In fața acestui panou, machetele celor trei tipuri de ambarcațiuni ale Federației.
2. Panoul Yacht-Clubului-București, în față cu o machetă de yolă olimpică.
3. Panourile Uzinelor Comunale București și al clubului Metropola.
4. Machete de ambarcațiuni.
5. Panoul Yacht-Clubului-Regal-Român, străjuit de machetele unui cuter clasa „Star" și a unui yacht cu vele.
6. Primul compartiment din expoziția-concurs de fotografii nautice, deschisă tuturor amatorilor din țară.
7. Marea Neagră, eri și azi.
8. Emblemele cluburilor afiliate F. R. S. N. și cupele nautice în competițiune.
9. Dunărea și bazinul său.
10. Panoul „Salvamar" cu schema stațiilor de salvare de pe coasta română, străjuit de macheta unei vedete.
12. Panoul Ligii Navale Române cu schema filialelor. In fața, macheta noului vas-școală al Marinei Regale, „Mircea".

In mijlocul sălii, machetele pacheboatelor „Regele Carol II" al N. F. R. și „Transilvania" al S. M. R.

Sub portic și în curte, ambarcațiuni și motoare pentru sport și turism construite în țară și străinătate.

Concurs

Numărul 9 al revistei noastre fiind închinat comemorării alipirii Cadrilaterului, comitetul face apel la toți camarazii cari ar putea face o lucrare de maximum 4—5 pagini de revistă, din care să se arate contribuția marinei militare și comerciale în campania din 1913.

Lucrările se primesc până la 1 August, celei mai bune acordându-se un premiu de 3.000 lei.

Pentru nava școală „Mircea"

S'a subscris până la 1 Iunie a. c., suma de 5.373. 484 lei.

Toți membrii deținători de liste, sunt cu insistență rugați a le înapoia Centralei așa cum sunt.

Portul insignei și al uniformei

In conformitate cu articolul 67 din statut, toți membrii L. N. R. posesori ai unei cărți de identitate valabilă, vor avea dreptul a purta insigna L. N. R.

Au deasemenea dreptul a purta uniforma aprobată de M. S. Regele, compusă din:

Șapcă bleu marin, vara cu coafă albă, cu trofeul L. N. R. cu coroana regală *).

Sacou bleu marin încheiat cu 4 nasturi negri civili la 2 rânduri; insigna L. N. R. la reverul stâng.

Cămașă, guler alb, cravată neagră.
Pantaloni bleu marin închis, vara albi.
Pantofi negri, vara albi.

Această uniformă s'a comunicat Onor. Ministerului de Interne și se poartă la manifestările L. N. R., adunări, serbări, solemnități, etc.

*** Se găsește de vânzare la Centrala L. N. R. contra sumei de 200 lei.**

Recenzii

„Ultimele zile ale marinei cu vele". Un titlu semnificativ și evocator. Evocă toată nostalgia marinăriei de odinioară și înseamnă dispariția unui specific „ce" al mărilor. Cotropite de prozaice purtătoare de interese, întinderile albastre nu mai leagănă elegantele veliere cu pânze umflate ca o doniță... Și totuși, navigația cu vele n'a existat numai pe timpul lui Magellan: Marcel Rondeleux a condus o minunată și ultimă fregată a marinei franceze, „Melpomène" în sec. XX, sec. submarinelor și al tuturor cuceririlor tehnice. Viața de bord de pe „Melpomène" se trăește într'o atmosferă marinărească specifică timpului în care respectul pentru nava cu trei punți *„Victory"*, era susținut de actualitatea însăși a navei ca tip. Astfel era *„Borda"*, vasul pe care Rondeleux a învățat buchea, „gabierului" pentruca apoi să treacă, ca midship pe *„Iphigénie"*, un vas școală de 3400 tone cu o arboradă de 50 m. Pe acest vas, în cursul a două traversări ale Oceanului Atlantic, au fost aplicate învățămintele „gabierului" în volte'n vânt și sub vânt, dela Martinica la Guadeloupe, și de aci, după un ocol către Bermunde, înapoi spre Cadix.

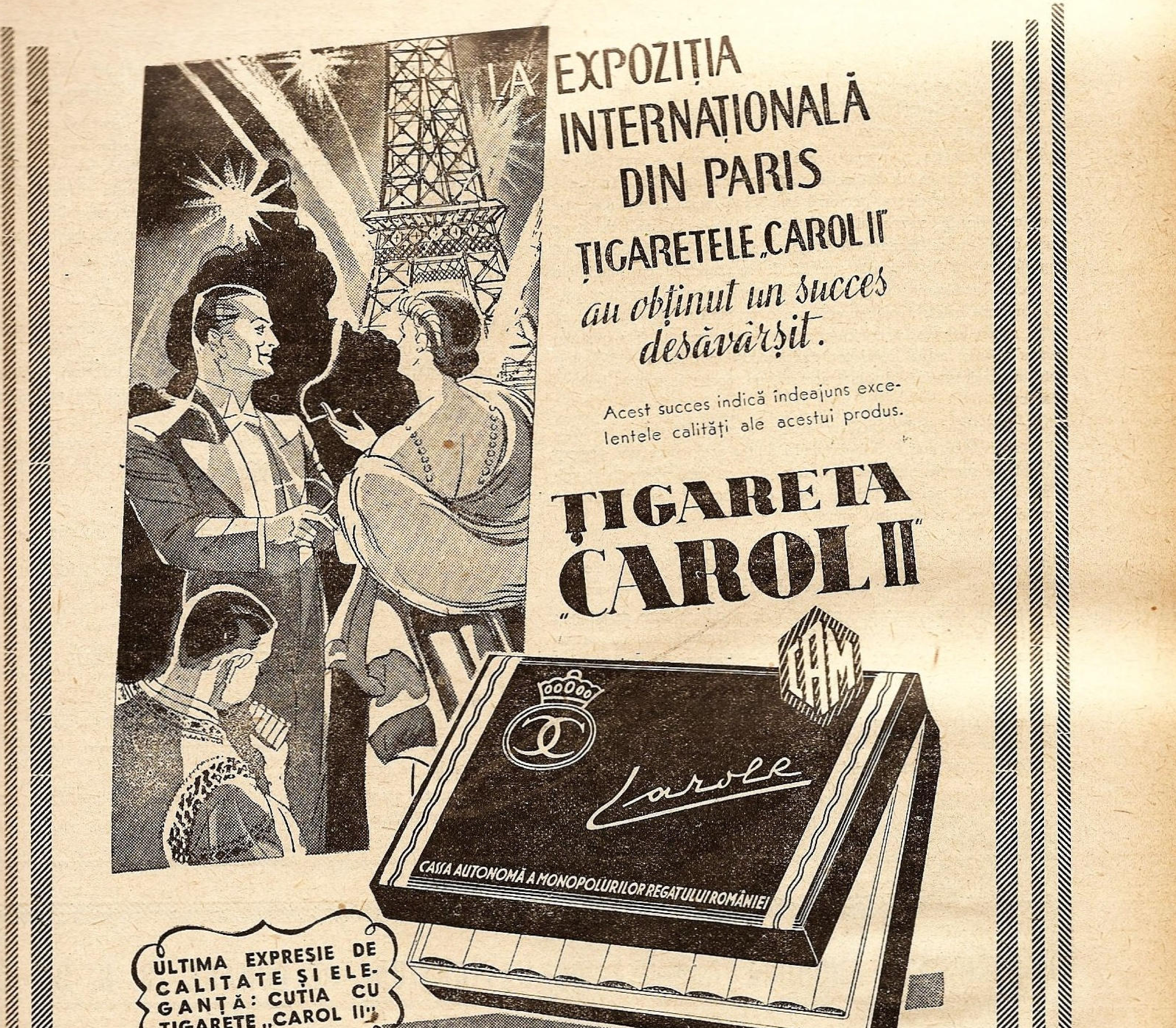
Dar adevărata ucenicie a mării o face Rondeleux pe „Dubourdieu".

„Dubourdieu" ancorează în radă la Papeete în strigăte de „Sa ora na Tahiti!" (Bine ați venit la Tahiti!) Tahiti ale cărei minunate contururi și miresme au fermecat pana lui Loti.

De aci, după Noua-Caledonie, la Sidney, Hobart, Capul Pillar, a cărui coloană bazaltică „Dubourdieu" o dublează ușor înclinat sub un vânt de bulină. Și de aici, după Auckland din Noua-Zelandă, înapoi la Tahiti.

Continuându-și însă ruta, „Dubourdieu" intră în temnița „Pot au Noir", se oprește la Hawai, calcă apele Pacificului boreal, la Acapulco, ținând coasta Americii de Nord.

In Marea Californiei — *„Mer Vermeille"* din cauza numeroșilor infuzori ce-i înroșesc suprafața în asfințit de soare — apoi la Punta-Armas, tae apele Pacificului ținând din nou coasta Americii de Sud, cu Lima, Valparaiso, cu încâlcitele Canale ale Patagoniei, de aci prin Strâmtoarea lui Magellan și, însfârșit, după o ultimă escală la Montevideo „Dubourdieu" ia drumul Atlanticului spre Brest, nu fără a fi trecut însă prin răfuiala unui „pampero" care înclină grozav puntea și care îndoaie arborii și vergile. Intors în Franța, „Dubourdieu" era unul din puținele veliere care să fi primit vânturi din atâtea părți ale lumii în velele sale.


CAM
Carole
CASSA AUTONOMĂ A MONOPOLURILOR REGATULUI ROMÂNIEI

LA EXPOZIȚIA INTERNAȚIONALĂ DIN PARIS

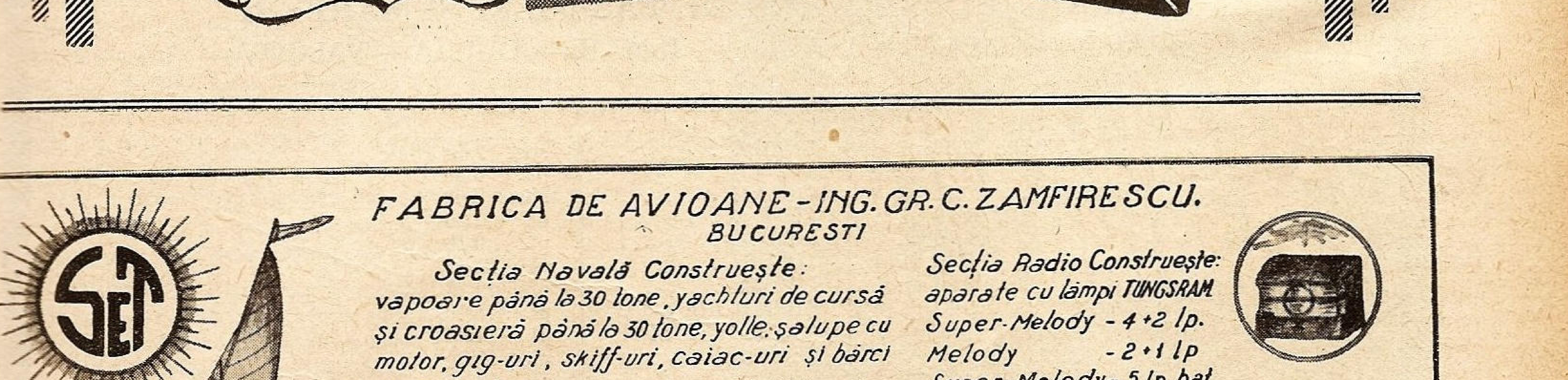
ȚIGARETELE „CAROL II"

au obținut un succes desăvârșit.

Acest succes indică îndeajuns excelentele calități ale acestui produs.

ȚIGARETA „CAROL II"

ULTIMA EXPRESIE DE CALITATE ȘI ELEGANȚĂ: CUTIA CU ȚIGARETE „CAROL II"



FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCUREȘTI

Secția Navală Construește:
vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă și croazieră până la 30 tone, yolle, șalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri și bărci universale.-

Secția Radio Construește:
aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bat

Fabrica : str. Popa Lazăr № 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica №1 Telef. 4.80 28.

Dar acest Marcel Rondeleux era un îndrăgostit al mărilor și atunci când toate navele cu pânze erau scoase din serviciu, el se îmbarcă ca locotenent pe *„Melpomène"* o fregată minunată care rămăsese doar ca vas-școală.

Astăzi navigația cu vapori, care este o urmare a mașinismului general, poate avea un farmec al ei și o poezie specifică, din cauză că, pe mare,, coeficientul personal este întotdeauna determinant, fie nava cu vele, fie cu mașini și pentru că nicăeri mai mult decât pe mare omul nu se încadrează în jocul elementelor, căutând, după împrejurări, să le supună sau să li se supună, cu maximum de profit. Incadrarea inteligentă a elementului uman în natură este desigur baza oricărei plăceri pe care o procură navigația. Și dacă astăzi se crede că se încearcă o resuscitare a trecutului, a gustului pentru veliere, astăzi când toți îndrăgostiții mărilor se ridică împotriva mașinismului absolut, aceasta nu poate fi totuși decât o aparență.

Vor fi desigur multe yacht-uri care vor prinde în velele lor vântul mărilor; vor mai fi desigur mulți dintre aceia care vor prefera să schimbe murele dintr'un bord într'altul, să facă volte în și sub vânt, decât să aștepte liniștiți totul dela motor. Dar marea navigație cu vele e definitiv apusă.

Navigația cu vele va fi oricând un sport minunat, o icoană modernă a poeziei din trecut. dar mirosul de gudron și parâmele asvârlite în jurul arborilor au dispărut odată cu marile veliere.

Cartea lui Rondeleux e impregnată de o adiere care se stinge: imaginea ultimelor mari veliere franceze. Totodată însă în cartea aceasta e ritmul puternic al unei iubiri pătimașe, al nețărmuritei iubiri pentru mare. Deaceea considerațiile filosofice pe care le face Rondeleux la sfârșit, parcă pentru a-și liniști sufletul și a-l face indiferent la năvala mașinismului care i-a răpit scumpele lui veliere, seamănă prea mult cu terțarolele pe care le lua în velele lui *„Dubourdieu"* atunci când vântul amenință să le sfâșie.

CARP V. MIRCEA

Organizarea și stațiunile vaselor marinei germane de căpit. de covertă *Mayer-Donner*, din Jahrbuch Koiegsmarinen 1937).

Organizarea Marinei de război germane se reazimă pe Legea puterei armate din 1935, 21 Mai, care precizează principiile asupra misiunei, împărțirii și subordonărei puterei armate. Führerul și Cancelarul Adolf Hitler, este Comandantul suprem și dispune ca atare asupra celor mai importante chestiuni militare. „*Comanda supremă a armatei* asigură strânsa coordonare operativă între diferitele arme, *Armata de uscat, Marina de război* și *Arma Aviației.*

Misiunea principală a Marinei în război, este de a păzi coastele germane și să asigure căile maritime pentru comerț și aprovizionare. In timp de pace, o școală de educație militară, continuă pregătirea pentru lupta pe mare. Apoi măsurători maritime apărarea pescăritului, legătura cu lumea germană din străinătate cercetări științifice și altele.

Comandantul suprem al Marinei de război este Generalul Adm. Raeder, care timp de 8 ani, până la 1935, a fost șeful Direcțiunei Marinei.

Organizarea Marinei de război germane este următoarea:

COMANDA SUPREMĂ A MARINEI DE RĂZBOI

Statul Major al Comandamentului

A) SERVICIUL COMANDAMENTULUI

Scop: Chestiuni de organizare și instrucție. Se primesc și se centralizează cele mai importante considerațiuni tactice și operative, se centralizează informațiile importate pentru conducerea războiului pe mare.

Alegerea personalului înlocuitor și conducerea instrucției militare și științifice la trupe și diferite școli.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI
BRAILA — GALAȚI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30 pl.	↓	BRĂILA	↑	sos. 7.30	zilnic
„	13.30 sos.				pl. 6.30	„
„	20.15 pl.		GALAȚI		sos. 4.00	„
„	21.20 pl.		RENI		pl. 2.30	„
„	22.50 pl.		ISSACCEA . . .		pl. 0.30	„
„	0.40 pl.		TULCEA		pl. 22.15	„
„	3.00 pl.		ISMAIL		pl. 19.15	„
„	5.40 pl.		KILIA NOUA . . .		pl. 15.10	„
			CHILIA VECHE .		pl. 14.00	„
			PERIPRAVA . . .		pl. 12.30	„
„	7.00 sos.	↓	VALCOV	↑	pl. 12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societății, au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din București la ora 13.30 și sosește la Galați la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galați la ora 6.00 și sosește în București la ora 10, precum și cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galați la ora 7.05 și sosește în București la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

B) SERVICIUL GENERAL

Ingrijeşte de pregătirea materială a Marinei (Şantierul naval Wilhelmshaven şi Arsenalul Marinei de la Kiel).

Răspunde de pregătirea combustibulului şi a altor materiale, ca şi de asigurarea technică şi de luptă a bastimentelor şi şantierelor.

C) SERVICIUL ADMINISTRAŢIEI

Comptabilitate, Aprovizionare şi echipament, cazare. Exercită autoritatea prin intendanturi.

D. SERVICIUL DE ARMAMENT

Ingrijeşte de construcţia şi perfecţionarea armamentului: Tunuri, torpile, muniţiuni.

E. SERVICIUL CONSTRUCŢIILOR NAVALE.

Execută planurile pentru construcţia bastimentelor şi lucrează chestiunile cele mai importante ale punerei în funcţiune şi instalaţiei de maşini.

F) SERVIÇIUL PERSONALULUI OFIŢERILOR DE MARINĂ

Comandamente, înaintări, distincţiuni.

Cuprinde secţiunea procurării şi repartiţiei fondurilor şi alte chestiuni economice, serviciul instalaţiilor la bord, serviciul medical, serviciul istoric, care scoate învăţămintele din experienţe istorice a războiului pe mare din trecut, etc.

Se dau detalii apoi asupra repartiţiei comandamentelor şi se indică vasele cu pavilioane de comandament respectiv.

Chestiunile privitoare la apărarea coastelelor, sunt studiate de comandamentele din Wilhelmshaven, Borkum, Wesermünde şi Cuxhaven.

Urmează apoi un scurt istoric al posturilor de staţionare a flotei.

Ca cel mai vechi port de război german, este indicat Pillan. Infiinţat în 1656 de Marele Margraff ca port al flotei Brandenburgului pentru paza comerţului maritim în Marea Baltică, a fost construit de olandezul experimentat Benjamin Raule.

In 1684 flota brandenburgheză a fost transportată în Marea Nordului. Cu aceasta, timpul lui Pillan ca port de război, luase sfârşit. Un secol şi jumătate până la finele războiului mondial, Pillan a fost o simplă fortăreaţă de coastă, până ce în 1921 a fost preluat de marina de război. Aşa a redevenit Pillan un punct de sprijin al nouei marine de război, până ce cu prilejul transferării flotilei de căutarea minelor, a devenit port de staţionare al marinei de război!

Mai tânăr între porturile marinei de răzoi germane este Swinemünde. A jucat acest rol câteva zile, când în Martie 1864 au staţionat puţin timp două corvete ale marinei prusiene, care au luat apoi parte la lupta navală de la gura Iadului. Port de război al marinei germane a devenit după războiul european, când flotila de torpiloare a staţionat acolo.

Al treilea port de război e Kiel. Acesta după războiul danez în 1865 a devenit port prusian dar prin Constituţia din 1871 a fost declarat port al marinei de război germane. Ca atare oraşul şi garnizoana s'au desvoltat repede. Prin instalarea marilor arsenale maritime, mai ales după 1914, cu deschiderea canalului Kiel — Hollenau — Kaiser Wilhelm, a atins desvoltarea şi importanţa de azi pentru marina de război germană.

Valoarea militară a gurei fluviului Iade, a fost recunoscută încă de Napoleon, care, la începutul secolului trecut,, a pus să se construiască aci instalaţii de apărare.

Tocmai acest ţinut a fost cucerit la 1853 de Prusia dela Oldenburg, pentru a instala acolo un port de război pentru Marea Nordului. Prin mari greutăţi technice, în timp de ani îndelungaţi, au apărut primele instalaţii ale portului Wilhelmshaven şi a fost inaugurat la 17 Iunie 1869 sub Wilhelm I.

Dat fiind anotimpul din Marea Nordului au trebuit să se facă lucrări speciale. In 1909 a fost terminată a treia şi cea mai mare, aşa că din acest timp chiar marile cuirasate au putut intra şi eşi din Wilhelmshaven. Aci, din nimic, s'a desvoltat în o jumătate secol, un oraş al marinei, care azi numără circa 100.000 locuitori.

Locurile de staţionare ale flotelor au multiple legături, economice şi permanente cu marina de război.

Recenzie de COL. GIUŞCĂ

Răsăritul, *organul autorizat al Caselor Naţionale* număr festiv

Revista Răsăritul împlinind 20 ani de existenţă, a apărut în haine de gală, cu articole semnate de I. P. S. S. Dr. *Miron Cristea,* Patriarhul României, d. prof. G. Ţiţeica preşedintele Caselor Naţionale ,d. g-ral *I. Manolescu,* director şi fondator, d. general *N. Negreanu,* redactor şef şi de alţi membri fruntaşi ai acestei asociaţiuni şi colaboratori ai revistei: Dim. Rădulescu, I. U. Soricu, g-ral Marcel Olteanu, N. Marmeliuc, Prof. Balanţof, Preot C. Moisescu, Gh. I. Păunescu, N. Rădulescu-Dichiu, C. Mătase, G-ral Manolache, Victor Bilciurescu, Mihăilescu Nigrim, d-nele: Sabina, Negreanu, Lucia Ionescu, Elena Eftimiu, El. Perticari-Davilla, Gallia Tudor şi alţi talentaţi mânuitori ai condeiului.

Elegant editat, numărul festiv exală aroma naţionalismului unificator de suflete, esenţa doctrinei Caselor Naţionale, aliata bisericei şi şcoalei în împletirea idealului cu realul, culturalului cu economicul. Toate articolele sunt însufleţite de această doctrină, chiar când nu sunt în legătură directă cu activitatea rodnică a asociaţiei şi a revistei care-şi serbează jubileul de două decenii.

Felicitând pe conducători pentru osteneala ce şi-o dau şi al cărei rezultat răsare la citirea fiecărui articol,

BENZINA ALBASTRA
CU ETHYL
MARCA ÎNREGISTRATĂ
MARCA SUBSTANŢEI ANTI-DETONANTE
ETHYL GASOLINE CORPORATION
Cu
BENZINA ALBASTRĂ
Ethyl UNIREA

- Pornirea se face mai repede
- Pantele se urcă mai uşor
- Uzajul este foarte redus
- Şocurile exploziei sunt mai puţine
- Se obţin mai mulţi kilometri pentru un litru de benzină

nu putem încheia de cât cu urarea d-lui General C. Manolache:

„Urăm „Răsăritului" să rămână statornic în statornicia sa, să lumineze după puterile sale de iradiație, să ajungă cât de curând un mare MIEZ DE ZI al românismului și niciodată să nu cunoască... APUSUL".

RED.

Anşa: «*Poezia Vieții*» — versuri.

Apa și cerul, aceste două infinite, cum le spunea neuitatul Jean Bart, au fost totdeauna o inepuizabilă sursă de inspirație. Aspectul lor diferit, dela clipă la clipă, ca și taina pe care adâncimea lor o ascunde, incită imaginația poetică a tuturor răsfățaților muzelor, și le fac să fie adesea, subiecte pentru adevărate capo d'opere.

Fără a atinge această quasi-ideală culme, poeziile cu subiect marin din volumul d-nei Anşa, reușesc totuși să încânte prin farmecul unei reale sensibilități poetice de care sunt pătrunse și prin icoanele cu totul noui, pe care d-sa a reușit să le îmbrace impecabil în haina diafană a versului.

Iată de exemplu acest tablou, în care sunt prinși, cu o măiastră pană, „*Pescarii*":

Pescarii îs voioși,
Se-avântă curagioși
Pe ape către zări
Până în depărtări...
Și întind pânzele
C'aripe berzele:
Fluerând ca vântul
Barca-și ia avântul
Mreje, plăși, năvod
Pe sub ape fac pod
Adâncuri scormonesc,
Pești de-aur pescuiesc.
Pescarii îs voioși
Infruntă curagioși
Frigul și vijelia
Dorul și pribegia....

Marea este, pentru autoarea volumului „*Poezia Vieții*", un liman odihnitor, către care se simte atrasă de o adâncă nostalgie:

Primește-mă la tine mare,
Să dorm pe brațe voluptoase;
Să dorm în dulce legănare
In vise vaporoase....

Imaginea eternă a apei, unduind și plină de neastâmpăr la suprafață, dar cuprinsă de o adâncă liniște în profunziuni, este prinsă în „NOSTALGIE":

Ape limpezi străvezii
Cu nuanțe argintii,
Prind a soarelui lumină:
— Diamante 'n cari s'anină;
Raze calde 'n joc de stele
Și beteală: firicele.
Unduirile 's domoale
Se tot fugăresc la vale...
Doar adâncul, mai tăcut,
Tot gândește la trecut.

Ne oprim aci, din cauza spațiului limitat pe care îl avem, cu citările din volumul d-nei Anşa, nu fără a anunța cititorul dornic de poezie bună că autoarea a surprins momente și icoane la fel de frumoase și în alte domenii decât cel marin, care ne-a preocupat în deosebi pe noi. Pe deasupra d-sa și-a împodobit volumul cu foarte sugestive vignete, în executarea cărora se arată la fel de talentată.

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

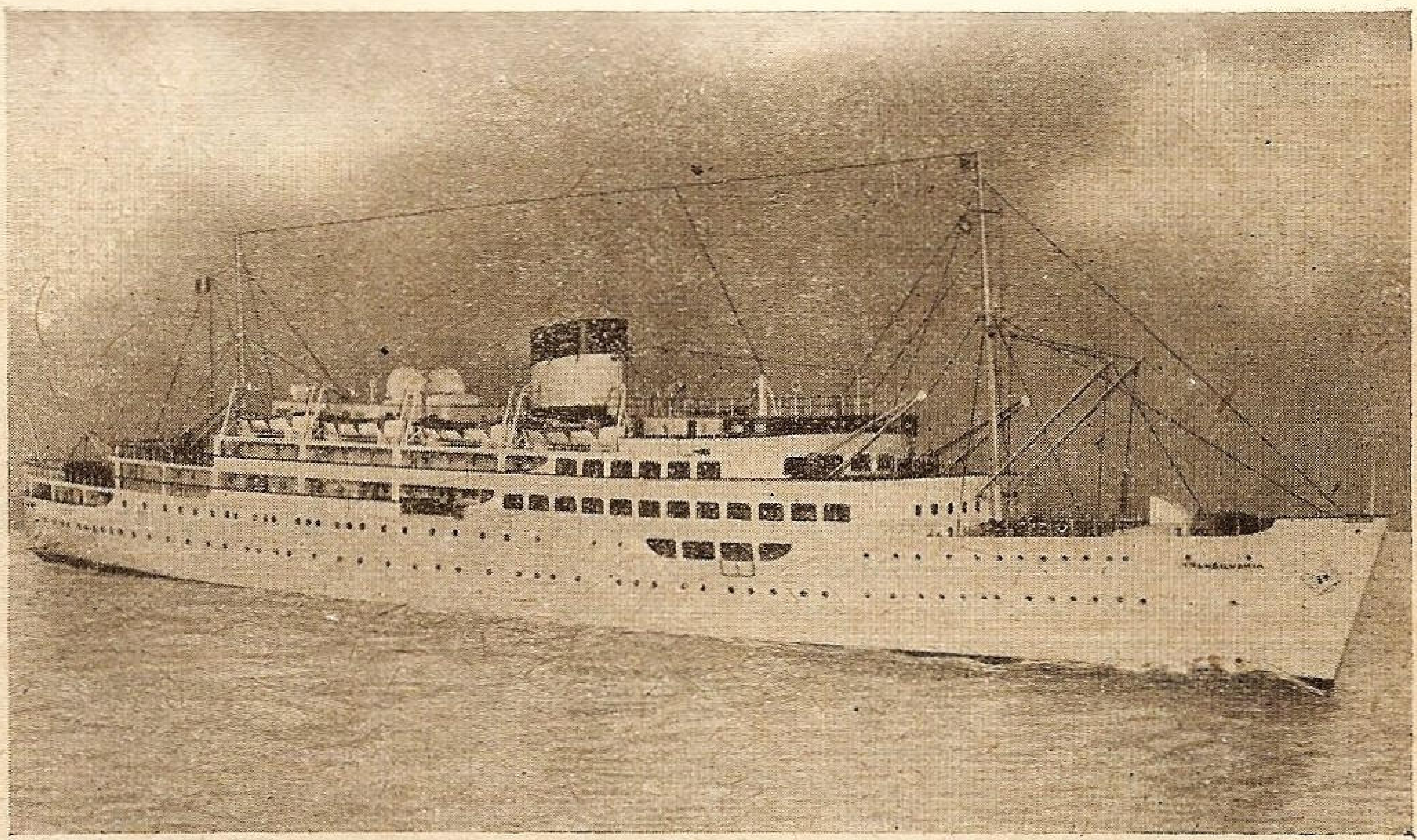
Șantiere navale, stabilimente mecanice și turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo.

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECŢIUNEA LA BUCUREŞTI
BULEVARDUL
TAKE IONESCU, 1-3
Adr. Telegr.: SEMERE



m/s TRANSILVANIA

Preferaţi pentru călătoria în Orient, ruta vapoarelor S. M. R., cea mai frumoasă, cea mai scurtă şi cea mai economică.

Această rută este deservită de vapoarele rapide DACIA, ROMÂNIA şi REGELE CAROL I.

Linia I: Constanţa - Istanbul - Pireu - Alexandria - Haifa - Beirut - Pireu - Istanbul - Constanţa.

Plecarea din Constanţa Luni, la fiecare 2 săptămâni.

Linia II: Constanţa - Istanbul - Pireu - Beirut - Haifa - Alexandria - Pireu - Istanbul - Constanţa.

Plecarea din Constanţa Luni, la fiecare 2 săptămâni.

Liniile precedente vor fi deservite, cu începere din Septembrie 1938, de m/s TRANSILVANIA şi BASARABIA, vapoare de mare lux şi viteză, amenajate cu confort ultramodern; CONSTRUCŢII 1938.

Linia Dunăre - Mediterana Occidentală, deservită de cele două vapoare mixte ALBA IULIA şi SUCEAVA: Galaţi-Constanţa-Istanbul-Salonic-Pireu-Izmir-Malta-Napoli sau Genova-Marsilia-Malta (fac.)-Pireu-Istambul-Constanţa-Galaţi. Plecarea din Galaţi în fiecare lună.

PENTRU ORICE INFORMAŢIE, BILETE, ETC. A SE ADRESA:
DIRECŢIUNEI SERVICIULUI MARITIM ROMÂN LA BUCUREŞTI (Biroul de călători)
B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 (Telefon 3.22.61), sau

agenţiilor sale din porturile de escală, agenţiilor WAGONS-LITS/COOK şi principalelor birouri de voiaj din ţară şi din străinătate.

SE TRIMIT LA CERERE
PROSPECTE GRATUITE

Sănătatea

Numărul pe *Mai* al revistei *„Sănătatea”* este închinat „Muncii”. In cuprins, notăm cugetările M. S. Regelui Carol al II-lea despre muncă. — Urmează: Făgăduinţi şi mustrări, de General I. Negreanu. — Bătrâneţea care conduce şi creiază. — Bucuria de a trăi, de Maria H. Furtună. — Ingrijirile cari trebuie date femeii care naşte, de Dr. Stănescu. — Cum se vindecă eczema copiilor, de Prof. Dr. M. Manicatide şi Doc. Dr. M. Cajal. — Educaţia copiilor cari nu-şi fac singuri lecţiile. — Cunoştinţe asupra creşterii şi desvoltării copiilor, un important studiu semnat de Generalul Dr. Al. Papiu. — Blenoragia este vindecabilă, de Dr. Sam Watts. — Chestiunea paraziţilor intestinali, de Dr. I. M. Marcu. — Alimente binefăcătoare sănătăţii — Părinţii greu de educat, de Dr. Wilhelm Stekel (Viena). — Cum ne putem feri de bolile de urechi, de Dr. D. Gallian. — Plantele medicinale, de I. Dumitrescu-Bistriţa, etc., etc.

Sfaturi numeroase de higienă şi sănătate, îndrumări practice pentru păstrarea frumuseţii, un bogat supliment literar şi o minunată execuţie tehnică fac din revista *„Sănătatea”* cea mai folositoare publicaţie pentru oricine.

Un exemplar 20 lei.

Redacţia şi administraţia: *„Sănătatea”*, str. Triumfului 7 — Bucureşti V.

Revista aeronauticei şi marinei, publică în n-rul pe Martie o amănunţită *„Dare de seamă asupra călătoriei canonierei Cpt. Dumitrescu”*.

D-l cpt. c-dor *Bălan Iacob* publică sub titlul *„Marina de răsboi trebue să fie şi ea gata”*, un documentat studiu din care desprindem cele de mai jos:

Autorul explică în primul rând Inaltul tâlc al cuvintelor rostite de M. S. Regele Carol al II-lea, în ziua de 15 August 1937, cu ocazia serbărei Marinei, şi anume:

„De azi înainte nu vom mai avea marinele noastre, ci vom vorbi numai de marinarii noştri”.

Rostul acestor cuvinte este superior părerei că s'a înţeles numai a se da marinei comerciale şi marinei de răsboi un organ comun de conducere, adică acela realizat prin înfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei.

Inţelesul cuvintelor este mai adânc.

Autorul le înţelege în deziderătul de a nu se mai lăsa marina comercială în voia soartei.

Faţă de pericolul ce poate veni astăzi atât dela suprafaţă, din apă, cât şi din aer, nici chiar prezenţa navelor de război, nu mai poate constitui o siguranţă absolută şi imediată şi ca urmare navele de comerţ trebuiesc puse în situaţia de a putea contribui şi ele la apărarea lor şi la nevoie să poată face faţă chiar şi singure.

Tendinţa vădită de a se trece peste uzanţe şi peste principiile dreptului internaţional, expun şi mai mult navele de comerţ, în preajma momentului de declanşare a conflictului armat.

Amiralitatea engleză a înţeles acest lucru. Personalul marinei comerciale este pus în măsură de a contribui la efortul informativ în timp de pace de a-şi apropria cunoştinţe noi pentru a fi la înălţime în timp de răsboi în diferitele misiuni ce va primi.

Amiralul Conte de Cork şi Amiralul Dreyer au pus în evidenţă faptul de a nu se uita importanţa pe care o are marina de comerţ, în răsboi.

Pregătirea marinei comerciale trebuie să se facă în perfectă colaborare cu marina de răsboi.

Această colaborare trebue extinsă armonios atât în ceiace priveşte personalul din punct de vedere al pregătirei şi informărei cât şi în ceiace priveşte materialul, pentru amenajări.

In concluzie trebue să se urmărească:

a) Rezistenţa la pericolul submarin, prin compartimentare, rezistenţa la pericolul aerian, majorarea vitezei, amenajări de material A.A., amenajări pentru aeronave, amenajări pentru aparate paravan, precum şi posibilitatea de a avea chiar la bord mijloace de apărare.

b) Pregătirea comună a personalului marinei de comerţ cu personalul marinei de război, o recrutare judicioasă a acestui personal, un contact cât mai strâns cu personalul marinei de război, cunoaşterea materialului ce va utiliza şi ţinerea la curent cu metodele de utilizare a armelor navale ofensive şi defensive.

Căp. GEALEP VIRGIL

Redacţionale

— Dintr'o regretabilă eroare de tipar, s'a strecurat în darea de seamă că harnica filială „Cetatea Albă” ar avea 70 membri, în loc de 170. Din darea de seamă a filialei se vede clar realitatea.

Jean Bars. — Va apare la timp, — Iulie sau August.

D. *Paul I. Demetrescu.* — Mulţumim pentru excelentul studiu, dar va trebui publicat în cel puţin 4 numere. Vom face tot posibilul a-l pune sub ochii cititorilor, totuşi.

D. *I. C. Macris.* Se va publica în curând pentru tineret, fiind un foarte frumos exemplu.

D. *Ioan C. Vasile.* S. O. S. are nevoe de S. O. S. Ne vom face datoria.

D. *G. Em. Turbure,* Câmpulung (Muscel). Nu Liga Navală ci Salvamarul desface motoarele. Am dat scrisoarea Dv. şi urmează a primi răspunsul direct de la această societate (Str. Eugen Carada 7).

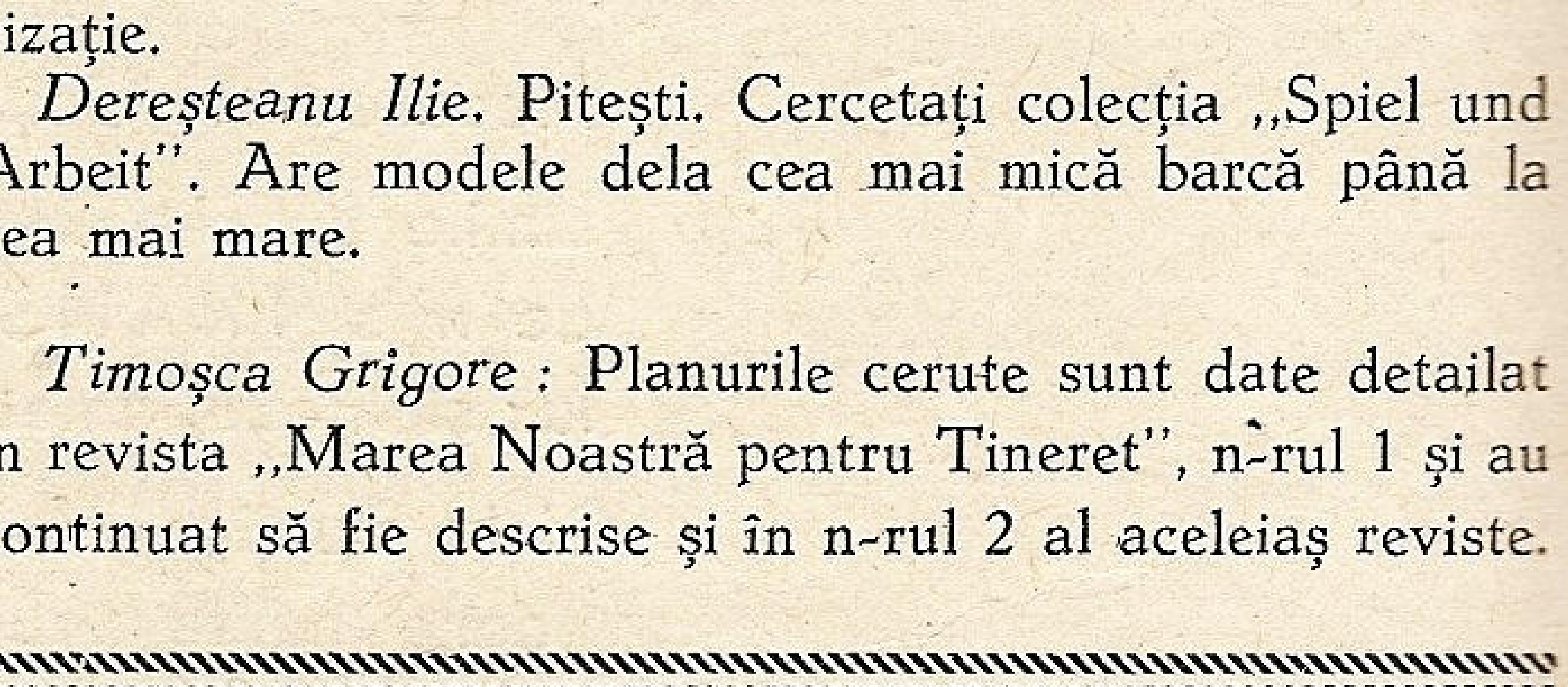
D. On. N. Mulţumim pentru hărnicia şi dragostea ce o arătaţi. Dacă examinaţi bine planurile şi ilustraţiile nu e copietură, ci rare şi fatale coincidenţe, tipul fiind standardizat. Se va face menţionarea la No. 2, în care apare articolul trimis, cu modificări de anotimpuri doar. Credem că nu vă supără, suntem în Iunie. Primit şi „Pătrarul de veac”.

Voluntari se primesc la primăvară. La toamnă se deschid şcolile pentru marina comercială.

Ori ce aparat de radio trebue să fie folosit cu autorizaţie.

Dereşteanu Ilie. Piteşti. Cercetaţi colecţia „Spiel und Arbeit”. Are modele dela cea mai mică barcă până la cea mai mare.

Timoşca Grigore: Planurile cerute sunt date detailat în revista „Marea Noastră pentru Tineret”, n-rul 1 şi au continuat să fie descrise şi în n-rul 2 al aceleiaş reviste.



— Ajutor! Ajutor! Mă'neeec!...

— Hei! Degeaba strigi ajutor! Nu ştii că la mare se spune S. O. S.?

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆

JOHNSTON LINE

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS și LIVERPOOL

1938

Plecarea dela ANVERS	Plecarea dela LIVERPOOL	Sosirea la CONSTANȚA	Sosirea la GALAȚI	Sosirea la BRĂILA
1 Februarie	9 Februarie	10 Martie	13 Martie	18 Martie
1 Martie	9 Martie	7 Aprilie	10 Aprilie	15 Aprilie
29 Martie	6 Aprilie	5 Mai	8 Mai	13 Mai
12 Aprilie	21 Aprilie	19 Mai	22 Mai	27 Mai
10 Mai	18 Mai	16 Iunie	19 Iunie	24 Iunie
7 Iunie	15 Iunie	14 Iulie	17 Iulie	22 Iulie
21 Iunie	29 Iunie	28 Iulie	31 Iulie	5 August
19 Iulie	27 Iulie	25 August	28 August	3 Septembrie
16 August	24 August	22 Septembrie	25 Septembrie	30 Septembrie
6 Septembrie	14 Septembrie	13 Octombrie	16 Octombrie	21 Octombrie
4 Octombrie	12 Octombrie	10 Noembrie	13 Noembrie	18 Noembrie
18 Octombrie	28 Octombrie	26 Noembrie	29 Noembrie	4 Decembrie

Aceste vapoare încarcă în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcțiunei liniei cât și pentru orice caz fortuit sau de forță majoră. ✱ Pentru orice informațiuni privitoare la navluri, prețuri „forfaitare", etc. vă rugăm a vă adresa agenților noștri generali din România. S. A. R. WATSON & YOUELL, Agenție de vapoare

Cen'ralei
GALAȚI
Str. Col Boyle 21.
Telef. 2267. Interurb. 3.

Sucursalei
BUCUREȘTI
Str. Bărăției 2.
Telef. 3.68.20

Sucursalei
CONSTANȚA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 și 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Fața Portului
Telet. 2187

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.

Din străinătate

SPANIA

■ *Porturile Bilbao și Setubal sunt aglomerate.*

Aceste porturi importante mai ales pentru mineleurile cu cari se încarcă diferite nave sunt foarte aglomerate. Din această cauză și mai ales, pentrucă se lucrează foarte încet la încărcarea vapoarelor, multe din acestea stau 2—3 săptămâni până să la vină rândul la încărcat.

STATELE UNITE

■ *Insemnată comandă de cargo-uri.*

Comisiunea maritimă a Statelor Unite a cerut credite pentru imediata construire a 12 cargo-uri de câte 13900 tone. Viteza acestor nave va fi de 15,5 noduri și vor avea 13.000 mile rază de acțiune. Construcția lor va fi făcută în așa fel încât să poată fi ușor transformate în caz de război în nave auxiliare de război. Deși în informația aceasta nu se pomenește de felul propulsiunei, e cert că vor fi înzestrate cu motoare Diesel, singurele capabile să dea acea mare rază de acțiune impusă de comisiune (13.000 mile), într'o măsură perfect economică.

■ *Interesante concluzii ale Comisiunei maritime.*

Fața de situația actuală, Comisia este de părere că Statele Unite trebue să se abțină de a construi nave-giganți ca *Normandie* și *Quen Mary,* pentrucă acestea nu ar fi deloc economice și ar fi neîntrebuințabile în timp de război.

— Pentru cazul unui război, marina americană are nevoe de 20 nave care să aibă viteză de 20 noduri, și cari să poată servi la nevoe ca crucișetoare auxiliare. Astăzi nu există decât 10 nave din acest tip.

— Deasemenea se constată nevoia ca să existe 20 petroliere rapide (16,5 noduri viteză).

■ *Indisciplina marinarilor dela pasagerele americane.*

Revista americană *Liberty* comentează frecventele manifestări de indisciplină la bordul navelor americane de pasageri și redă impresii unui pasager american:

„Dacă disciplina este așa de rea la bordul navelor americane, *aceasta se întâmplă pentrucă orice marinar american se socotește egalul pasagerilor Trebue neapărat ca marinarii americani să accepte disciplina cerută de legile stricte ale marinăriei.*

Acest pasager american a preferat să meargă cu un vapor canadian pentrucă acolo era sigur că va fi bine servit.

Tot în legătură cu purtarea echipajelor americane, d. *J. B. Weaver,* fost Director al Inspecției maritime într'un discurs ținut la *Memphis* la Prapeller Club a spus următoarele:

„La bordul unor nave, echipajul fiind beat, s'au produs scene rușinoase care mergeau dela bădărănie până la obscenitate și exhibiționism în visul femeilor și copiilor.

Au fost pasageri insultați la masă de chelneri cari au mers așa de departe cu purtarea lor încât au aruncat mâncarea pe hainele și rochiile pasagerilor.

Orice comentariu este de prisos.

■ *Linie de navigație maritimă și aeriană America-Mediterana.*

Compania *America Export Lines,* a căror nave le vedem destul de des și prin Constanța, are un proect care îi va reda o parte din întâietatea pe care acum i-o dispută mai rapide de marfă (viteza 16 noduri) și cu mare număr de hilroavioane de pasageri. Hidroavioanele vor lua câte 20 pasageri și vor deservi linia *New-York-Lisabona fără escală.*

Costul total al acestor noui investițiuni se ridică la 05 milioane dollari.

■ *Construcții noui.*

Șapte companii de navigație americană au semnalat construcție pe termen lung cu *Comisiunea Maritimă* a Statelor Unite, în vederea acordării de subvenții pentru construirea imediată a 20 nave și pregătirea planurilor altor 23 nave.

Deasemenea *Comisiunea Maritimă* a promis că va ajuta și *Standard-Oil din New-Jersey* pentru a putea construi 12 nave petroliere rapide în valoare de 37 milioane dollari din care 110.500.000 dollari vor fi achitați de Stat pentru a dota aceste nave cu mașini cari să permită viteze mari. Navele vor fi de 16.000 tone și vor avea viteza de 17 noduri).

Nici odată n'a avut Statele-Unite un program de construcții așa de vast.

D-l Kennedy, președintele Comisiunei Maritime a declarat că mai sunt în curs negocieri și cu alți armatori americani în vederea construirii a încă 63 nave.

Aceste contracte înlocuesc convențiile directe pe cari le primeau 6 companii de navigație.

Deasemeni *d-l Kennedy,* a mai declarat că Statele Unite ar trebui să aibă peste 10 ani, 500 vapoare noui de comerț, cari și aceasta ar trebui suma de 1.250 milioane dollari.

■ *Bugetul Marinei.*

Pentru anul fiscal 1938—1939, bugetul Marinei, votat de Parlament este de 576 milioane dollari, adică mai mare cu 50 milioane ca bugetul anului precedent.

Președintele *Roosevelt* a trimes Congresului un mesaj prin care cere construcții suplimentare cari vor fi începute chiar dela 1 Iulie 1939.

Acest program suplimentar prevede construcții de peste 500.000 tone, dintre care: 5 chiurasate de câte 35.000 tone, 2 portavioane de câte 15.000 tone, 10 crucișetoare-ușoare totalizând 78.700 tone, 33 distrugătoare totalizând 50.000 tone, 15 submarine totalizând 13.600 tone, 4 enortoare de submarin de câte 9000 tone, 5 nave bază de distrugătoare de câte 9000 tone, 4 nave de însoțire pentru hidroavioane de câte 8000 tone, și încă multe nave auxiliare totalizând 38.000 tone.

■ *Ancheta comisiunei senatoriale asupra disciplinei personalului navelor de comerț.*

După cum am asistat și în numărul precedent al revistei noastre disciplina personalului inferior de pe navele de comerț ale Statelor Unite, este în suferință. Numeroasele reclamațiuni și incidente au făcut ca o comisie specială de senatori să ancheteze această chestiune. Redăm mai jos spre documentare, câteva piese din dosarul de anchetă al acestei comisiuni:

Consulul american din Shanghai raportează că reclamațiunile și protestele în contra atitudinei personalului civil de pe nave față de pasageri, sunt din ce în ce mai frecvente. Un mare număr de case americane nu-și mai trimet mărfuri prin navele naționale deoarece se tem ca nava să nu pățească ceva din cauza personalului.

Un fost comandant scrie că disciplina la bordul navelor americane este lamentabilă de vreo 10 ani, însă de doi ani, a dispărut de tot. Personalul civil, mai ales, are o concepție foarte curioasă în legătură cu atitudinea pe care trebue s'o aibă față de pasageri. O simplă vorbă a unui pasager este suficientă ca să le pară o invitație la familiarități, și la glume nelalocul lor.

Faptul că ofițerii sunt obligați să facă parte din acelaș sindicat cu membrii echipajului, îi face posibili să compară în fața acelorași consilii de disciplină. Sindicatele au deci puterea să ia măsuri contra unui ofițer care ar fi descoperit neglijențele unui subaltern.

Această situație este cauza lipsei de disciplină la bordul navelor americane. Am văzut marinari de serviciu în gabie, așa de beți că mi-era teamă să le spun să coboare, pentru ca nu cumva să cadă și să se rănească în timpul coborârii.

Am văzut alții cari citeau reviste atunci când erau de cart. Am văzut tineri așa de beți, că puneau cârma tocmai în partea in care nu trebuia s'a puie.

Am văzut lift-boy cari opreau ascensoarele între două punți pentru a face curte pasagerelor, sau chelnerii cari făceau pasagerilor în timpul mesii, propagandă comunistă, sau oamenii din echipaj fumând pe puntea pasagerilor și scuipând pe jos, svârlind peste tot mucurile de țigări chiar dacă în magazii se afla baloturi de bumbac, despre care se ştie cât de inflamabil este.

Un pasager spune că, îngrijitorii cabinelor, ai punţilor şi ai băilor ştiau să se facă cât mai plictisitori.

Singurii din personalul civil cari arătau o politeţe deosebită erau chelnerii chinezi.

Alt pasager plângându-se chelnerului sau că era prea rece cafeaua adusă, acesta îi răspunde:

„Nene dragă, degeaba te plângi căci nu vei fi satisfăcut cu nimic. Aici, sindicatul este stăpân!!

Un marinar care a mai fost îmbarcat pe nave sub pavilion englez, american şi belgian că: nici o ţară din lume, nici Rusia chiar, n'ar tolera asemenea condiţii în felul celor cari există la bordul navelor americane, acela unde echipajul devenit liber, linia de conduită pe care trebue s'o urmeze sindicatul.

E clar în această situaţie nu poate să mai dureze şi că va trebui ca sc treacă în cât mai sunt timp la o reîntronare a disciplinei la bordul navelor de comerţ.

TURCIA

■ *Deniz bank şi naţionalizarea industriilor maritime.*

Prin legea lui 29 Decembrie 1937, guvernul a înfiinţat Banca Mării (Deniz bank) ale cărei atribuţiuni vor fi următoarele enumărate la art. 2:

1. Exploatarea concesiunilor şi monopolurilor transferate băncii prin lege, precum şi celor cari vor fi transferate în viitor;
2. Să facă comerţ, industrie şi instalaţii cari sunt în legătură cu marea, lacurile, fluviile şi porturile, fără ca aceasta să constitue un monopol precum şi să se ocupe în general de toate chestiunile maritime în legătură cu transportul între posturile şi oraşele cari vor fi desemnate de Consiliul de miniştri.
3. Să deschidă credite pentru afaceri maritime;
4. Să facă orice fel de operaţii de bancă;
5. Să se ocupe de partea maritimă a turismului;
6. Să înfiinţeze şi să exploateze o organizaţie auxiliară maritimă sanitară şi socială;
7. Să administreze mijloacele maritime puse la dispoziţia Şefului Statului.

La art. 3 se arată în detaliu cari întreprinderi depind de Deniz bank:

1. Exploatarea căilor maritime;
2. A. Kay (societatea de cabotaj naţional);
3. Administraţia fabricelor şi docurilor maritime;
4. Administraţia portului Istanbul;
5. Administraţia portului Izmir;
6. Administraţia portului Trebizonda şi monopolurile;
6. Administraţia portului Trebizonda şi monopolurile Statului;
7. Direcţia pilotajului şi a remorcajului portului Istanbul;
8. Direcţia pilotajului şi a remorcajului celorlalte porturi;
9. Exploatarea şi administrarea lacului *Van* (aproape de Caucaz).

Prin dispoziţiile acestei legi, toate navele particulare de comerţ şi societăţile de navigaţie, trec sub autoritatea Băncii Mării.

Capitalul acestei bănci a fost fixat la 50 milioane lire turceşti, în care majoritatea o formează capitalurile grupurilor absorbite de Deniz bank.

Această măsură de o rigurozitate deosebită,, arată o etapă însemnată în realizarea naţionalizării întreprinderilor urmărită de actuala conducere din Turcia.

U. R. S. S.

■ *Alt distrugător crucişetor din clasa Leningrad.*

In luna Ianuarie a fost lansat la Livorno încă un distrugător frate cu *Leningrad* şi *Minsk*. Are 2895 tone deplasament, lungime 139,75 m., lăţime 13,7 m. şi penaj 3,75 m. Turbinele au 95.000 c. v. şi vor trebui să dea navei 42,5 noduri.

Leningrad la probă, nu a luat decât 36,30 noduri. Tunurile de pe Leningrad au calibrul 130 mm.

S'ar părea paradoxal că Italia construeşte nave de război pentru Soviete, dat fiind dirigenţa politicei pe care cele două state o urmăresc, totuşi prin aceasta se dovedeşte încă odată că *afacerile sunt afaceri*.

OSIN
Benzina
OSIN
DE VÂNZARE IN TOATĂ ŢARA
DISTRIBUŢIA

GENERALA
SOC. ROMÂNĂ DE ASIGURĂRI GENERALE, S. A.
FONDATĂ IN ANUL 1897
BUCUREŞTI B-DUL REGELE CAROL I No. 14
CAPITAL DEPLIN VĂRSAT LEI 50.000.000

◆ ◆

REPR. GENERALĂ BUCUREŞTI, B-DUL REGELE CAROL I No. 14 -:- TELEFON 3-82.14
REPR. PRINCIPALĂ BUCUREŞTI, STRADA DOAMNEI No. 10 -:- TELEFON 3-54.56
INSPECTORAT P-TRU BANAT TIMIŞOARA, PIAŢA LIBERTĂŢII 5

Asigurări colective de viaţă (pensii) pentru personalul intreprinderilor - Asigurări de Viaţă după combinaţiunile cele mai avantajoase - Asigurări populare cu tragere la sorţi - Asigurări contra daunelor de Incendiu, Grindină şi Transport - Asigurări de Accidente, Furt prin spargere, Spargerea geamurilor, Automobile, etc. - Agenţii în toate oraşele principale din ţară.

AGENŢII IN TOATE ORAŞELE PRINCIPALE

BANCOTESCU & NICOLAU Ssori S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREŞTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

◆

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

◆

OŢELURI SPECIALE „ALPINE“

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

◆

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă şi joasă tensiune.

◆

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

◆

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

BILETE DE VAPOR

PENTRU TOATE LINIILE DE NAVIGAȚIE
DIN EUROPA, AMERICA, ASIA, AFRICA, OCEANIA

CROASIERE

IN MEDITERANA, FIORDURILE NORVEGIEI,
AFRICA DE VEST, INDIILE OCCIDENTALE,
AMERICA, INDIA, JAPONIA

VOIAJE IN JURUL LUMII

ORICE BILETE DE CĂLĂTORIE ROMÂNE
ȘI INTERNAȚIONALE PENTRU TREN ȘI AVION

ORGANIZAȚIA NAȚIONALĂ ROMÂNĂ DE VOIAJ ȘI TURISM

EUROPA

CENTRALA: BUCUREȘTI, STR. DOAMNEI No. 1

AGENȚII IN TOATĂ ȚARA

„ASTRA - VAGOANE"

PRIMA FABRICĂ ROMÂNĂ DE VAGOANE ȘI MOTOARE S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI 420.000.000 DEPLIN VĂRSAT

UZINELE LA ARAD

VAGOANE DE CĂLĂTORI, DE MARFĂ, cisterne, vagoane speciale, frigorifere, etc., vagoane de tramvai cu motor și remorci.

VAGOANE pentru căi ferate industriale, forestiere, miniere.

CAZANE DE ABURI de înaltă presiune supraîncălzitoare și preîncălzitoare, economizoare, curățitoare de apă, castele de apă.

ARCURI ȘI RESORTURI de orice fel.

CONSTRUCȚIUNI METALICE nituite și sudate.

REZERVOARE de orice mărime pentru petrol, benzină, apă, lichide inflamabile și rezervoare de fermentație.

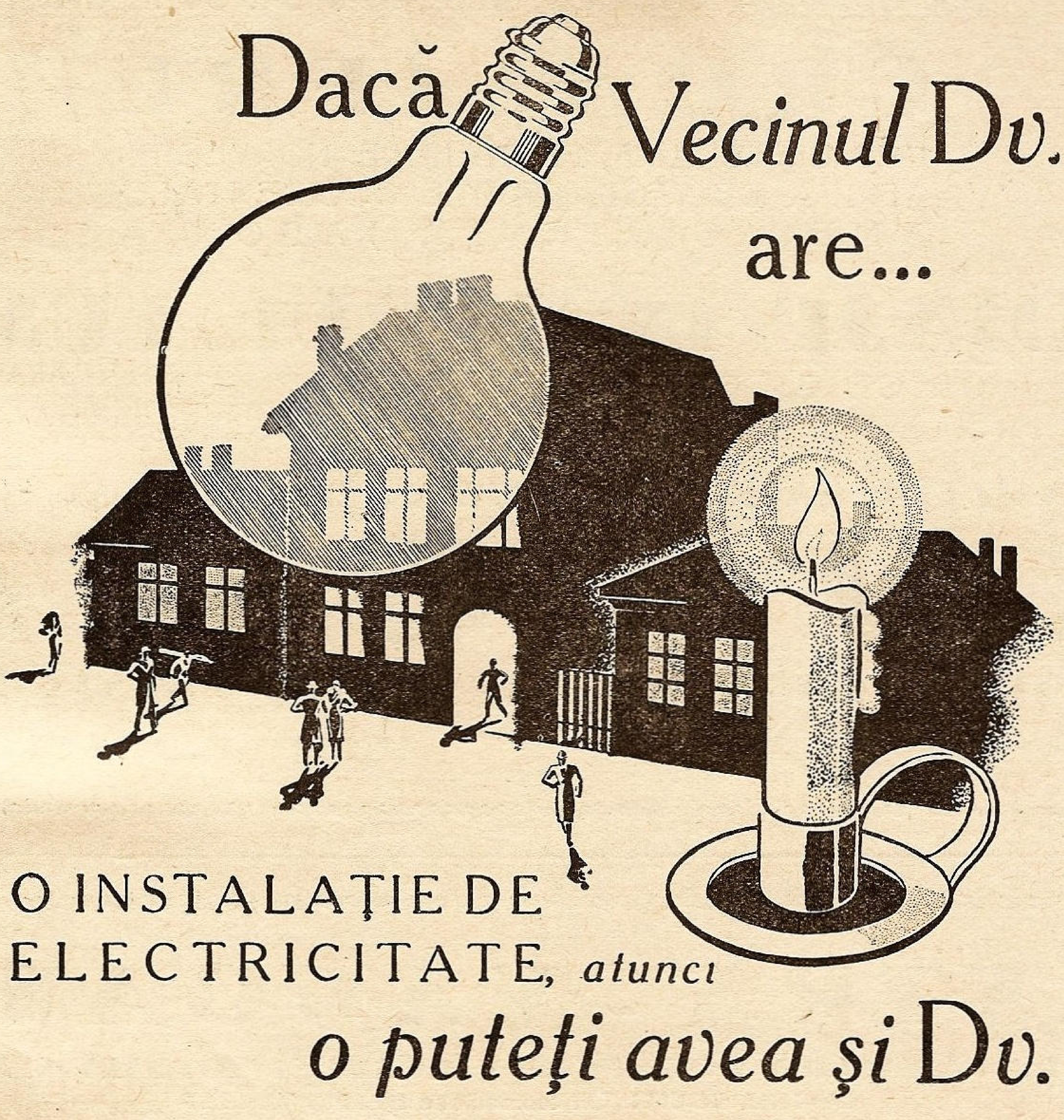
BUTOAIE METALICE.

INSTALAȚIUNI pentru ardere de păcură și gaz. Piese forjate și piese de fontă de orice fel.

TURNĂTORIE de fontă și metal.

DIRECȚIUNEA GENERALĂ, BUCUREȘTI, 3. — STR. POVERNEI, 4

Adr. telegrafică: VAGONASTRA — Telefon 2-05/40


Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, *atunci*
o puteţi avea şi Dv.

IZOLĂRI

TERMICE ŞI ACUSTICE LA INDUSTRII ŞI CONSTRUCŢII

FRAŢII WURM S. A. R.

BUCUREŞTI I, PIAŢA ROSETTI, 4

Rate mici,
prețuri scăzute!

Este momentul cel mai prielnic pentru oricine de a-și procura un aparat ARAGAZ în condițiunile EXCEPȚIONAL DE AVANTAJOASE ce se oferă ASTAZI.

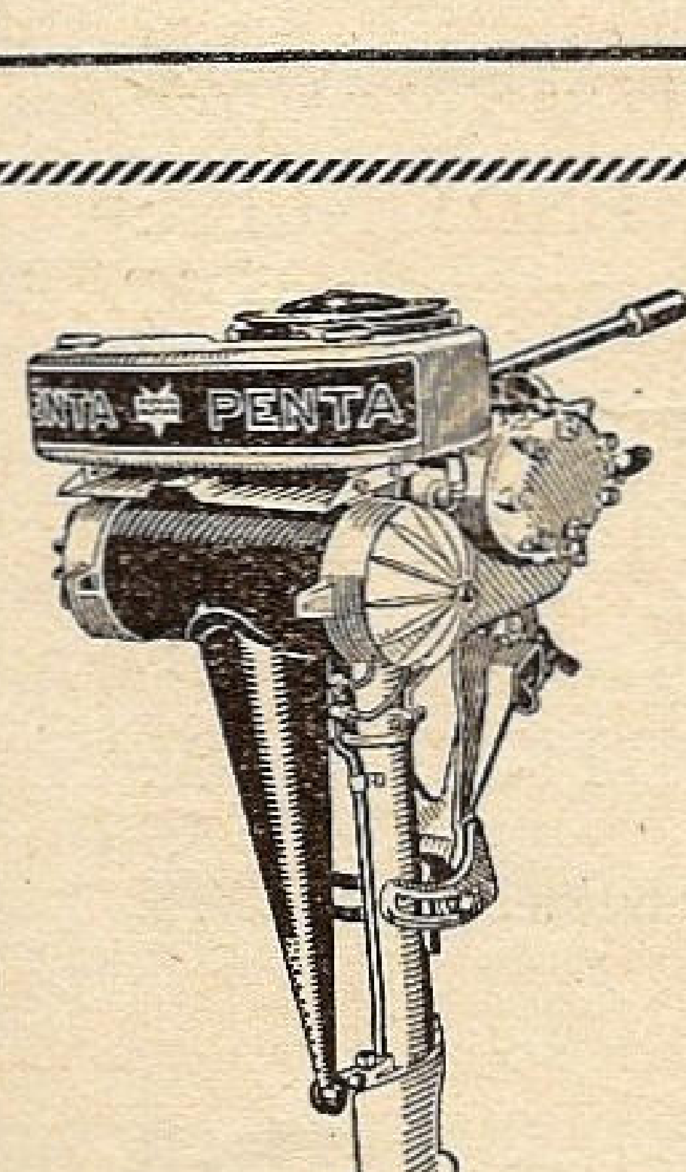
Cu o neînsemnată cheltuială lunară, pe nesimțite, puteți cumpăra orice aparat ARAGAZ grație sistemului de vânzare în rate ARAGAZ.

Suntem în pragul verei — vin căldurile — bucurați-vă ȘI DVS. de foloasele aparatelor ARAGAZ, care, mai ales în acest anotimp, sunt atât de prețuite

Cereți astăzi o demonstrațiune gratuită la

MAGAZINUL „SANITAS"
BD. I. C. BRĂTIANU 36
TELEFON 2-31.55
DEPOZITARI IN INTREAGA ȚARĂ

NICI O GOSPODĂRIE FĂRĂ
ARAGAZ



Uzinele PENTA Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11—3$^1/_2$—5 C. P.; K 21 7—10 C. P.
L 41—12—16 C. P.; A 4—20—30 C. P.
precum și mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acționate cu benzină, petrol sau motorină
Consultați secția noastră de motoare. Nu vă costă și nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
București, Cal. Victoriei, 86

INCĂLZIRE ECONOMICA CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

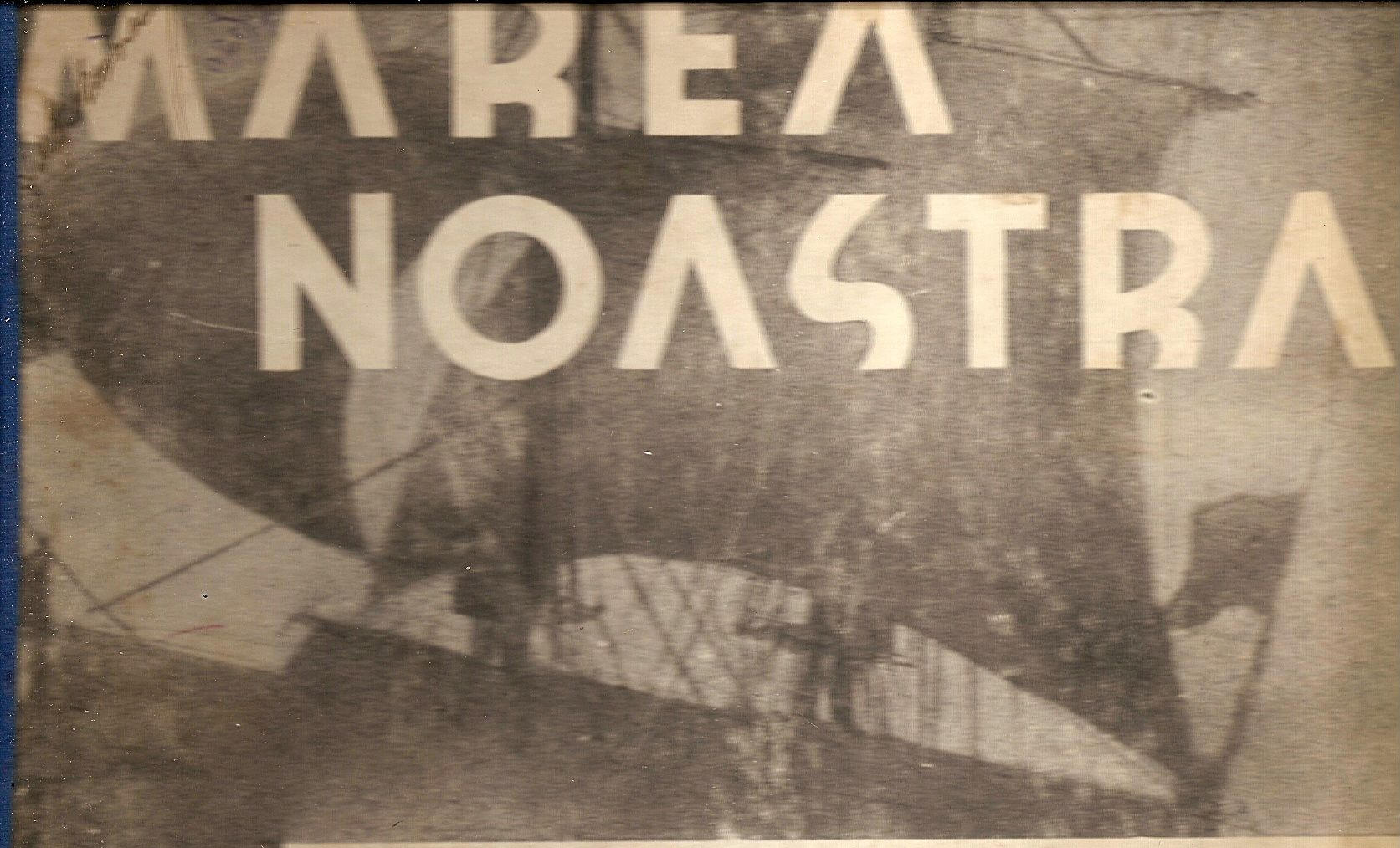
PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSA DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETA, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLECT CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CARBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRATARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTA.

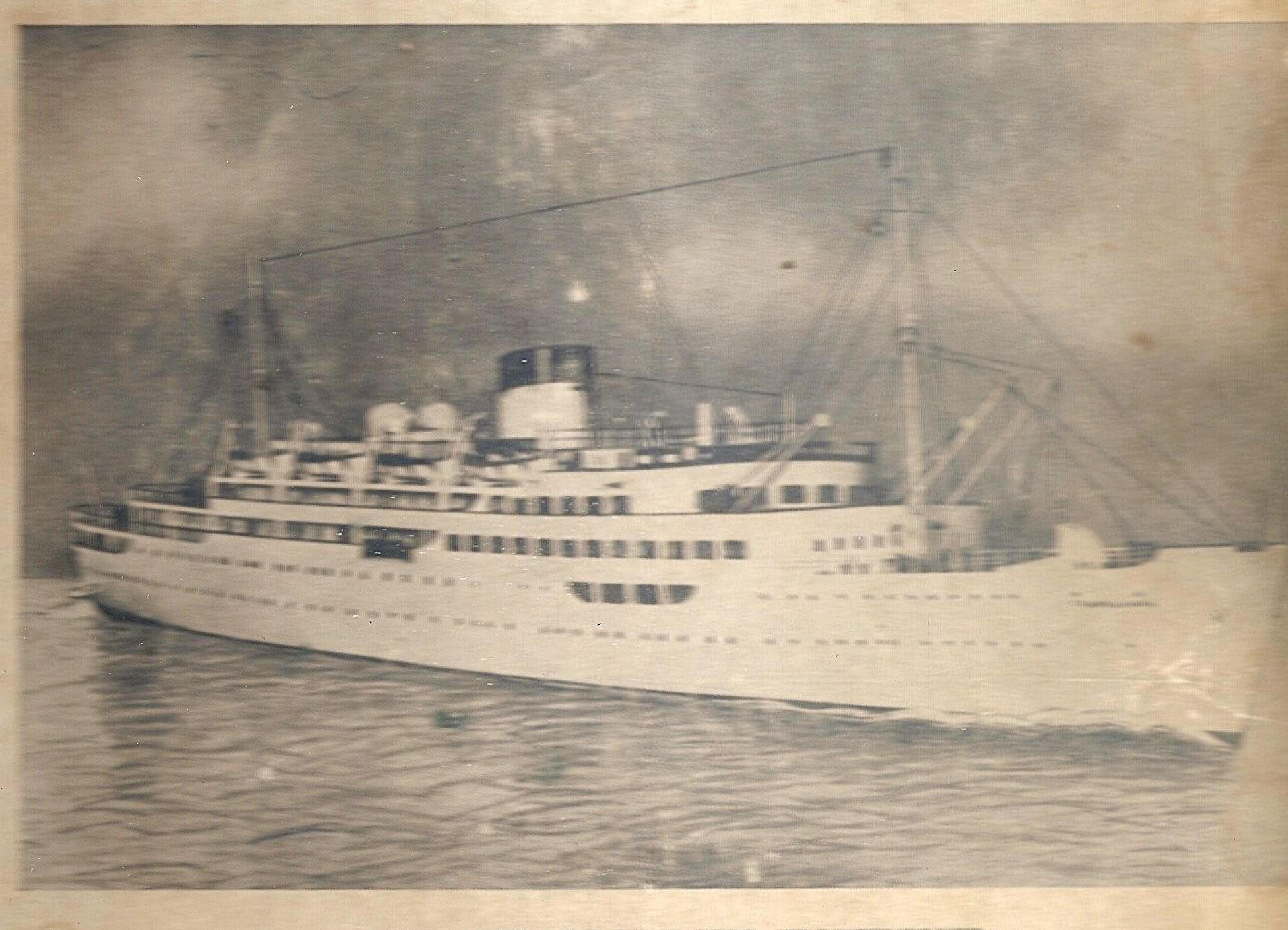
DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 472.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

MAREA NOASTRĂ





NOUL VAPOR DE PASAGERI „TRANSILVANIA"

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

[illegible]

No. 7-8 — ANUL VII
IULIE-AUGUST 1938

1938/an. 7-8
iulie august

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 193

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.

PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10%.

UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.

IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.

HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30*: 10% reducere.

REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9*: 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.

Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.

D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.

" „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.

" C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*, specialităţi 10% reţete preparate 20%.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.

FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5*; Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.

RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

H. AUSLENEDER *Regală 14*, 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reduce

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2. et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.

MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.

RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%

A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere.

I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni* 10% reducere.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reduce

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, develop gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*, 10% reducere.

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str.* G. G. Cantacuzino *76, tel. 2.10.19*, 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard.* Cuza plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere

TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, Carol *101*, 15%.

BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str.* Carol *No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.
VASILE ȘIȘU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str. Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.
RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ȘI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ȘI FARMACIȘTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. București 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. București 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialități,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% rețete).
FARM. INFRĂȚIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialități, 25% rețete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialități 25% rețete).

CROITORII ȘI STOFE

ȘTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ȚONE GH. ȚONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAȚII ȘEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălțăminte 15%).

INCĂLȚĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* și
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piața Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF și RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

MEDICI

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie Româneascu de J. Bart	„	25
Escale — poezii — de Gr. Periețeanu	„	120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E.	„	35
Marea de Ciocârdel Radu	„	60
Cartea Apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând : codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispozițiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu	„	600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigație de C. Tonegaru	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Periețeanu	„	10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Tropee pentru șapcă	„	200
Insigna	„	60
„ juniori	„	25

SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000
BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor ◆ Primeşte depuneri spre fructificare ◆ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni şi pe un an. ◆ ◆

BILETE DE VAPOR

PENTRU TOATE LINIILE DE NAVIGAŢIE
DIN EUROPA, AMERICA, ASIA, AFRICA, OCEANIA

CROASIERE

IN MEDITERANA, FIORDURILE NORVEGIEI,
AFRICA DE VEST, INDIILE OCCIDENTALE,
AMERICA, INDIA, JAPONIA

VOIAJE IN JURUL LUMII

ORICE BILETE DE CĂLĂTORIE ROMÂNE
ŞI INTERNAŢIONALE PENTRU TREN ŞI AVION

ORGANIZAŢIA NAŢIONALĂ ROMÂNĂ DE VOIAJ ŞI TURISM

EUROPA

CENTRALA: BUCUREŞTI, STR. DOAMNEI No. 1
AGENŢII IN TOATĂ ŢARA

8
7/38 ?

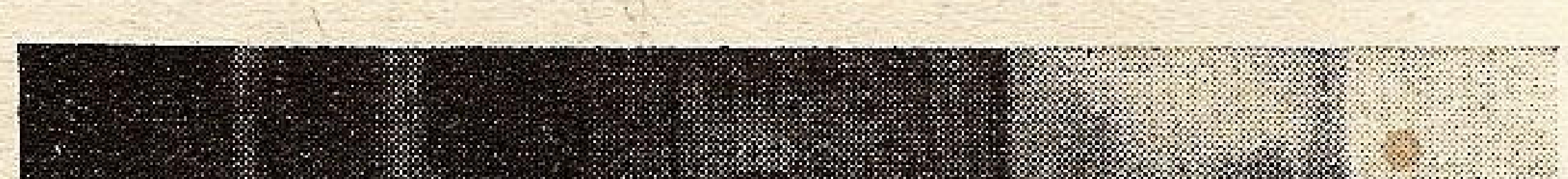
Jalea mării și a marinarilor

Les grands emotions sont toujours muettes
P. BOURGET

Nici odată nu am simțit mai adânc adevărul gândirii lui Bourget ca în aceste clipe de jale. Stau în fața hârtiei și deși îmi răsună în urechi dangătul clopotelor, deși aud tânguirea talazurilor omenești care se aseamănă cu tânguirea mărei, nu pot găsi cuvintele care să redea ceia ce apasă pe fiecare dintre noi, marinarii.

S'a scris și s'a vorbit, se va scrie și se va vorbi coloane și ore, pagini și zile, volume și ani,— totuși nu s'a putut și nu se va putea exprima jalea ce ne-a cuprins la știrea că mult iubita noastră Regină, scumpa noastră Mamă, adorata noastră Ocrotitoare, suava noastră Zână, a părăsit Marea Ei dragă, spre a pluti pe oceanul veșniciei.

De aceea nici nu mă încumet ca, la tot ce s'a scris și spus până acum, să mai adaog ceva care să arate ce a fost, ce a însemnat pentru țara și neamul nostru Ingerul plin de bunătate, pentru ce adoram icoana gingașă și impunătoare în același timp a Celei care, Icoană, va veghea în casa și cabina fiecăruia dintre noi.



† M. S. REGINA MARIA

In loc de a scri, — mă voi mulțumi a reciti duioasa confesiune **„Ce înseamnă marea pentru mine"** *spre a sorbi încă odată acele accente puternice, cari s'ar asemăna chiar cu sbuciumul mărei și în cari isbucnește netărmurita dragoste pentru mare și marinari,— încheind cu rândurile adresate nouă, celor strânși în jurul flamurei Ligei Navale Romîne.*

MAREA ŞI TRAGEDIA EI

Primul cuvânt e: **Marea!**, *urmat de o scurtă, sinceră, netedă declarație :*

„Da, o iubesc, totdeauna a ocupat un loc de frunte în viața mea".

De ce o iubește? Pentru că a fost **„născută pe o insulă, marea înconjoară ţara în care am deschis ochii".**

La această cauză geografică, se adaogă și una ereditară: **„Tatăl meu era marinar, stăpân pe valuri, stăpân pe distanţă şi spaţiu".** *Ce sublimă caracterizare a marinarului!*

Și e mândră de tatăl Ei **„erou cu faţa arsă de soare şi de vânt, cu ochii ca două bucăţele de cer, două lumini albastre",** *comandant de vas și mai târziu amiral, comandant de flote.*

La acestea se adaogă și educația: **„am fost crescută în dragostea de marină, vapoare, marinari, catarguri, mări furtunoase şi calme, valuri mari, vânturi puternice",-** *tot cadrul plin de farmec al vieții marinarilor în luptă dârză când cu furtunile, când cu acalmiile.*

„Mă văd o mică copilă pe o plajă albă, bucurându-mă de plăcerile mării. Ce colecţii de scoici făceam! Şi toţi acei marinari voinici, liniştiţi şi arşi de soare care mă învăţau să înot, să vâslesc şi să merg cu vele".

Dar măreția revistelor navale sub ochii bunicii, Regina Victoria? Dar cele dela Malta, unde **„marea şi cerul erau aprinse, muzicile cântau, pavoa-**

zele ridicate şi, pentru noi, marinarii aclamau cât puteau?" *Sau la Devenport, Plymouth iar* „cu vapoare şi marinari, vâslit, înot şi vele, bucuriile mărei".

Aşa trecu copilăria şi începu tinereţea, marea şi bucuriile ei îmbibând zi de zi fiecare globulă a nobilului Ei sânge.

*

Sosi ziua în care „Făt Frumos veni să-şi ia mireasa din acea insulă ce marea o ţinea în braţe", *să O ducă, la 17 ani, într'o* „ţară de visuri, o ţară de soare, o ţară de libertate, cu plaiuri, păduri întinse, văi adânci, râuri tulburi, căzând din munţi stâncoşi".

Aci Fecioara Mărei a trebuit să se lipsească de mare şi să cunoască viaţa „pe care nimeni nu mă învăţase că e grea, o şcoală serioasă, pentru o naivă fetiţă care venise într'o ţară străină şi care într'o zi trebuia să-i poarte coroana".

Au trecut ani fără să revadă „MAREA, nesfârşita mare albastră, cu velele şi vapoarele ei, marea, marea cu valurile ei şi eterna ei cântare, marea albastră, neagră sau verde, furtunoasă sau liniştită", *care O chema, O frământa, O chinuia prin dorul ce-l răscolea.*

Timid îndrăsnea să întrebe pe „Regele Carol, stăpânul ce-l conducea zilele şi era arbitrul soartei Sale:

— Unchiule, mergi vreodată la mare? Cum e Marea Neagră, unchiule? Aş vrea aşa de mult să văd marea românească!

Şi iar şi iar, fiica de marinar plictisea pe Regele încărcat de necazuri, cu dorul de a merge la mare".

Dar Regelui nu-i plăcea marea, nu iubea marea, suferea de rău de mare şi amâna an cu an împlinirea dorinţei Celei Ce avea marea în sânge.

Iar când, în fine, fu dusă la mare, în loc de bucurie, durere; în loc de mare... „inaugurări de silozuri, vizite de şcoli şi cazărmi, orfelinate, cu discursuri şi la urmă de tot „nişte cargoboturi aliniate la chei în aşa fel ca marea să fie evitată pe cât posibil".

Ani întregi să fii stăpânit până la obsesie de dorinţa de a revedea marea copilăriei. Să fii lângă mare şi să nu o poţi vedea măcar, ce poate fi mai chinuitor? „Cu capul plecat urmam obosită, desilusionată, cu dorul în inimă. Un vapor după altul... şi dincolo MAREA, MAREA MEA, MAREA pe care nimeni nu părea că o iubeşte aici, MAREA pe care nu mă lăsau să merg".

O tragedie întreagă, fu primul contact cu Marea Neagră, mai ales că „nici marea nu o putea vedea, căci ochii erau plini de lacrimi".

Dar „mulţumită lui Dumnezeu, Constanţa, Mamaia şi Balcic, erau sortite să devie dragi".

„Incetul cu încetul, după ani de frământare şi multe lacrimi din partea mea, veni şi timpul binecuvântat când Constanţa ne fu permisă, puţin, o săptămână, zece zile, odată chiar trei săptămâni, concesie nemaipomenită, care ne-a fost reamintită mulţi ani".

Nici că se putea ca răbdarea caracteristică marinarului desăvârşit să nu aducă victoria, să nu înfrângă autoritatea Stăpânului şi „astfel, puţin cât de puţin, fiicei marinarului îi fu îngăduit să reia stăpânirea mărei".

INDRĂGIREA MARINARILOR ROMÂNI

Odată victoria câştigată, Regina Maria regăseşte în marinarii noştri pe cei liniştiţi şi arşi de soare din vremea copilăriei şi cunoscându-i de aproape începe a-i îndrăgi: „mica noastră marină îmi deveni dragă. Cunoşteam fiecare vapor, ofiţerii şi marinarii mi-erau prieteni şi erau fericiţi să aibă pe una ca mine care ţinea la lucrurile ce aparţineau mărei.

Cu câtă căldură destăinue ce simţea lângă marea mult dorită:

„De obicei mi se îngăduia să stau pe unul din vapoarele de pasageri, când nu erau în cursă. Acestea erau LĂCAŞURI DE FERICIRE pentru mine şi fiecare ceas îl trăiam cu tot focul tinereţii mele restrânse.

„Zile binecuvântate, zile fericite, sorbind mult iubita briză de mare, vele, vâslit, înot şi lungi galopuri sălbatice pe larga plajă dela Mamaia, de care caii păreau că se bucură cum mă bucuram şi eu. Valurile veneau spre noi ca şi cum ar fi vrut să ne împiedice mersul, vântul râdea de noi, pescăruşii se roteau ca lumini albe peste capetele noastre, tinereţe, libertate, extaz, „la joie de vivre" erau un răgaz dela dârza muncă a vieţei..."

Această răsuflare a dorului refulat, înăbuşit, o hotărăşte a-şi încredinţa Auguştii Copii nouă, marinarilor.

„Mi-am crescut copiii să iubească marea. Am putut obţine pentru ei ce nu putusem pentru mine, lungi şi fericite săptămâni la mare, aşa că Constanţa deveni pentru ei, ce a fost Osborne, Devenport şi Malta pentru mine".

A lor era puntea lui „Mircea" cu mitraliera transformată în fabrică de ciocolată, duneta „Elisabetei", comenzile „Daciei" şi „Impăratului Traian", luminând viaţa lupilor noştri de mare ca Perieţeanu, „acest marinar mic la statură dar mare la inimă şi la minte". *S'ar putea spune că pe bra-*

tele noastre ale marinarilor au crescut, cel puțin în lunile de vară. De unii nici nu mai voiau să se despartă, cum a fost cazul cu regretatul Ioan Andrei.

Cât de fericită se simte Mama când unul din copii îmbrățișează chiar cariera de marinar: „Şi ziua fericită veni când am putut să-mi trimit al doilea fiu la marină“.

REGINĂ

Trecu urgia cea mare, încercarea cea mare, în care Regina noastră fu ceia ce știm cu toții; veni și seninul Intregirii Neamului. Dorul de mare ,reînvie mai puternic:

„Azi nu-i nimeni care să-mi frâneze dragostea de mare. Mi s'a îngăduit să-i dau drumul cu acea patimă devenită mai mare, deoarece a fost atât timp înăbuşită.

„Cel din urmă dor, nu ultimul în inima mea, este Balcicul. Tenha-Yuvch, cuibul singuratec —o casă mică albă, colţ de frumuseţe, colţ de pace pe care-l împart cu Ileana, care, din toţi copii mei, iubeşte cel mai mult marea.

„Adorat refugiu, clădit cu totul după gustul meu simplu, rustic, nu poţi ajunge la el decât pe jos.

„Dar marea se sparge pe terase, marea, iubita mare! Nu marea copilăriei mele, nu marea Tatei, dar Marea Neagră care nu e neagră, ci albastră şi câte odată verde, culoarea speranţei“.

Această dragoste pentru mare și marinari în general, pentru marea noastră și marinarii noștri în special, manifestată în toate împrejurările O hotărăște a îmbrățișa cu toată căldura inițiativa întemeerii Ligii Navale Române menită să creeze un suflu de redeșteptare marinărească, și a o sprijini cu înalta-I autoritate. In prima adunare generală din 22 Martie 1928 este proclamată **Patroana Ligei Navale Române** *și neîncetat a urmărit activitatea Ligei.*

Ultima manifestare a fost articolul pe care a binevoit a-l așterne pentru numărul festiv al revistei noastre, întitulat:

„NOROC BUN ŞI SPOR LA MUNCĂ“

„Părăsind leagănul copilăriei mele îmbrăţişat de albastrul mărei, era natural ca şi în noua mea Patrie, nemărginita vedere să fie căutată de inima mea.

Păşind pragul acestui sfânt pământ al Ţării mele, acum patruzeci şi trei de ani, din piscurile Carpaţilor dorul meu s'a îndreptat către valurile argintii; iar legendele întunericului albastru al Mării Negre m'au atras cu totul spre vraja adâncurilor.

Soarele auriu al Constanţei mi-a strălucit în primii ani ai venirei mele pe bordul falnicei lebede „Principesa Maria“ şi acest imbold mi-a cuprins inima într'o spontană şi adâncă dragoste pentru eroii apelor româneşti, fără a mai slăbi o clipă. Admir lupta lor cu puternicul element, care le întăreşte energia, umbletul lor pe necunoscutul întins al apelor, care măreşte orizontul gândului şi al privirei, făcându-le caractere hotărâte şi gata să înfrunte intemperiile vieţii ca şi pe cele ale apelor.

Din acest Izvor cald de dragoste pentru Marina Românească, porneşte urarea mea sinceră de:

„NOROC BUN ŞI SPOR LA MUNCĂ!“

Pe când Liga ticluia, cu prilejul onomasticei, telegrama de felicitare cu urări de viață lungă, sosi vestea că Patroana noastră s'a stins marinărește, cu gândul la Țara Ei iubită și cu dorința ca inima-I să fie dusă la țărmul Mărei.

Cu inima plină de jale ne plecăm umiliți capul înaintea legilor Atotputernicului, smeriți ridicăm o rugă ferbinte către Cel de Sus și mai strâns uniți ca oricând ne simțim în jurul Augustului nostru Președinte și a întregei Familii Regale, legându-ne a munci cu toată însuflețirea pentru a avea sporul urat de Aceea care și din înălțimile în care de acum plutește, rămâne Ocrotitoarea noastră.

Tărie marinărească dee Domnul Celor rămași și odihnească sufletul Celei ce trăește în sufletele noastre, căci mult ne-a iubit.

Comandor A. NEGULESCU

LIGA NAVALĂ

ZIUA MARINEI

RENOVAREA MONITOARELOR. — PROGRAMUL NAVAL. — PERSPECTIVELE MĂRII

de Vice-Amiral I. BĂLĂNESCU

Incepând din anul 1907, când s'au lansat la Galaţi monitoarele tip „Brătianu", în prezenţa Marelui Rege Carol I, toate serbările Marinei Regale s'au succedat la Constanţa.

In ultimii ani, Majestatea Sa Regele Carol al II-lea vrând să sublinieze caracterul ceremonios şi dragostea sinceră ce o poartă Marinei de Război şi Comerciale, a ţinut să ia parte cu guvernul şi suita M. Sale la *Ziua Marinei*, ziua serbării patronului Marinei, 15 August, la Constanţa.

Anul acesta un eveniment important face ca Ziua Marinei să-şi sărbătorească jumătate din program la Galaţi, iar cealaltă jumătate este rezervată pentru Constanţa.

Prilejul sărbătorii din Galaţi dela 14 August este *refacerea totală a monitoarelor noastre de Dunăre.*

Marina Regală a luptat în războiul de întregire pe Dunăre cu 4 monitoare tip Brătianu şi 8 vedete tip Maior Şonţu. Aceste nave de luptă sunt opera inimosului şi distinsului Lt.-Comandor Petre Demetriade care în calitate de director al Marinei pe lângă Ministrul de război, generalul Gheorghe Manu, a reuşit în anul 1905 să comande la Triest 4 monitoare şi la Londra 8 vedete pentru a constitui mai târziu *escadra de Dunăre.*

Monitoarele şi vedetele au adus servicii preţioase în operaţiunile combinate pe Dunăre, în Delta Dunării şi au apărat întregul parc naţional de nave comerciale, retras în Canalul Kilia.

Lansate în anul 1907, aceste monitoare au azi o durată de serviciu de 31 ani. In alte marine, după prevederile reglementare, asemenea nave se treceau la distrugere. Marina noastră prin Comandanţii ei prevăzători, ofiţerii şi technicienii destoinici ce-i posedă, a pus *problema renovării* încă din anul 1933.

Odată cu întocmirea programului de înzestrare a ţării, Marina a obţinut mijloacele financiare pentru aceste lucrări.

Ideia principală care a stat la bază, a fost săvârşirea lucrărilor de refacere în ţară şi schimbarea armamentului în străinătate.

Opera s'a înfăptuit în Arsenalul Marinei din Galaţi şi Şantierul Naval din T.-Severin, în ceea ce priveşte schimbarea fundurilor şi repararea generală a maşinilor.

Căldările şi pompele principale şi auxiliare s'au construit şi s'au înlocuit de uzinele Concordia din Ploeşti.

Aparatele motoare au dat cea mai deplină satisfacţie, asigurând viteza originală şi o mare rază de acţiune, înlocuindu-se arderea cu cărbuni prin aceea cu păcură.

Industria Naţională a realizat o operă de mare valoare pentru apărarea noastră navală, marele merit revenind Arsenalului Marinei.

Divizia de Dunăre şi-a reluat rolul ei de adevărată străjuitoare a intereselor noastre vitale pe Dunăre.

Armata noastră poate conta pe concursul efectiv al Monitoarelor în operaţiunile pe Dunăre.

Iată de ce în aceste momente când se discută *viitoarea situaţie a Dunării*, cu o sinceră bucurie constatăm creşterea prestigiului Marinei Regale şi salutăm cu vie satisfacţie reuşita acestei opere, săvârşită prin ştiinţă, muncă, grijă şi economie românească.

Programul naval. — La Galaţi, în ziua de 14 August se va bate primul nit la construcţiunile noui ale Marinei Regale din Şantierul Naval, organizat de Ministerul Aerului şi Marinei în colaborare ca industria naţională şi industriile streine.

O problemă serioasă este în curs de rezolvire. Industria românească atacă cu tot curajul începerea *programului naval al Marinei,* prin mijloace naţionale.

Perspectivele Mării. După serbările dela Galaţi navele vor merge la Constanţa, unde în ziua de 15 August, se va săvârşi botezul nouei nave cu motoare a S. M. R., *„Transilvania"*, construită de curând şi sosită din Copenhaga la Constanţa. Această navă va face cursele de pasageri şi mărfuri între Constanţa, Istanbul, Pireu, Alexandria. O altă navă de acelaş tip, *„Basarabia"*, urmează să sosească în luna Septembrie la Constanţa.

Nava *„Transilvania"* are un deplasament de 6200 tone e este prevăzută cu motoare Diesel, toate instalaţiunile moderne şi tot confortul necesar. Această navă a fost comandată pentru o viteză de 22 noduri, însă graţie motoarelor Burmeister & Wein, nava a obţinut la recepţie viteza maximă de 24 noduri.

Voiajul, destul de lung, între Copenhaga—Constanţa s'a făcut fără nici un incident.

Personalul românesc s'a pus repede la curent cu funcţionarea motoarelor.

După 32 ani, navele destul de bine repurtate dar învechite, *Dacia, România* şi *Regele Carol* sunt înlocuite cu alte nave rapide, confortabile şi cu o mare rază de acţiune.

Era şi timpul, căci vechimea vapoarelor noastre de pasageri şi mica lor viteză, depărta traficul de pasageri spre alte nave streine mai bine înzestrate.

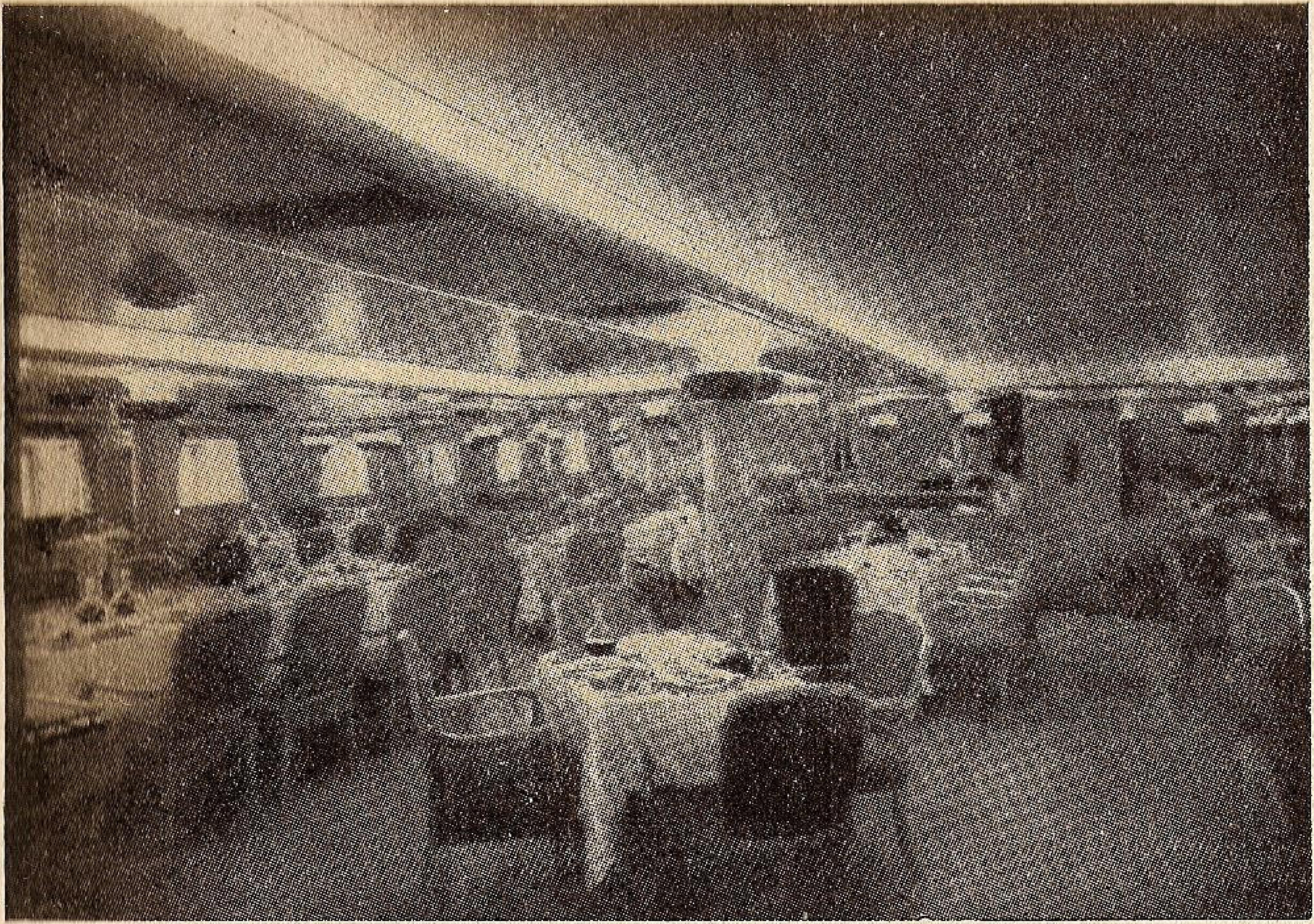
Aşteptăm cele 4 cargouri cu motoare comandate de S .M. R. în Italia, pentru a saluta adevărata reorganizare a parcului de vapoare S. M. .R. şi continuarea vechei legături între porturile noastre şi porturile occidentului.

Perspectivele mării devin din ce în ce mai ademenitoare, Marina Comercială păşeşte cu paşi siguri spre adevăratul ei rol în economia naţională. Pavilionul românesc trebue să ajungă la un procent de tonaj convenabil în transporturile produselor noastre. Cifra de 8% actuală este derizorie şi face ca beneficiul traficului nostru pe mare să intre aproape integral în mâini străine.

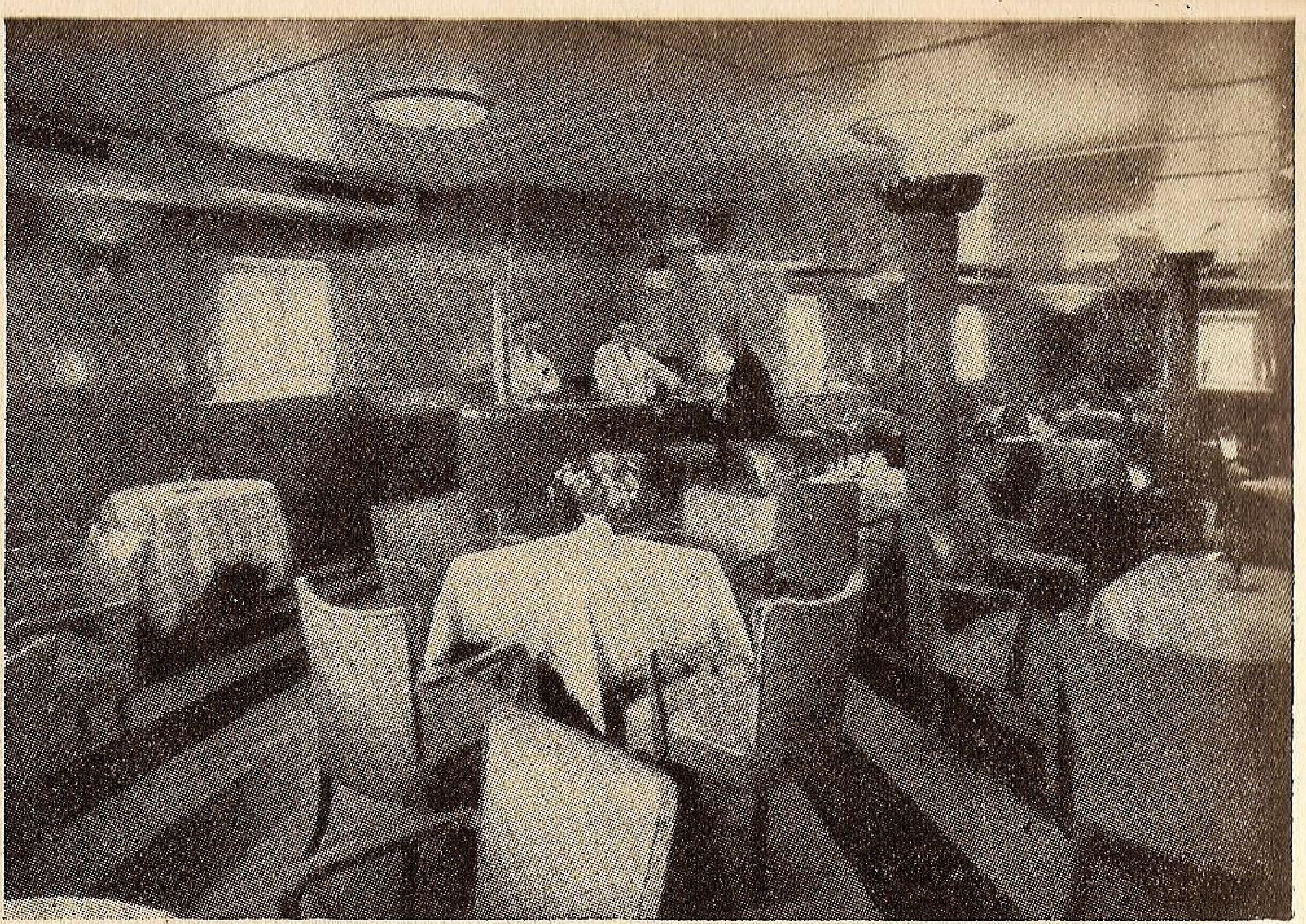
Suntem bucuroşi să aflăm că în vara aceasta se instalează la Constanţa *noul dock plutitor,* în locul, amenajat prin lucrări atât de laborioase, al Regiei P. C. A. De acum înainte nu mai suntem tributarii altor docuri străine; navele se pot carenă şi repara la noi în ţară. Vestea pregătirii lucrărilor de silozuri în porturile dunărene ne bucură de asemenea, căci se pun în valoare cerealele noastre şi se vor obţine preţuri mult mai favorabile pe pieţele străine, în concurenţă cu cerealele din alte ţări.

In toate domeniile Marinei suntem în plin progres. Să fie într'un ceas bun.

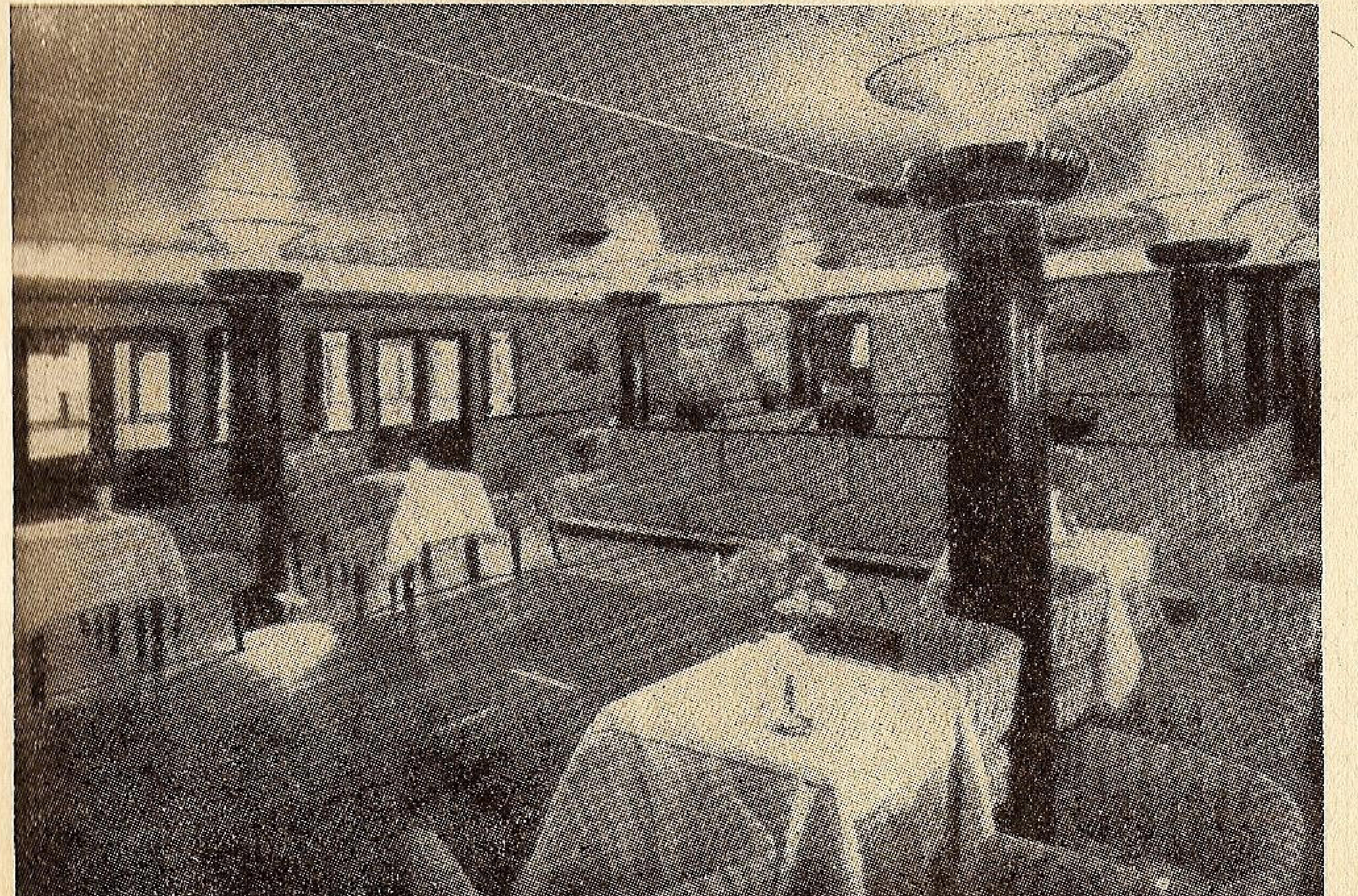
Vice-Amiral J. BĂLĂNESCU



Sala de mese a clasei I-a



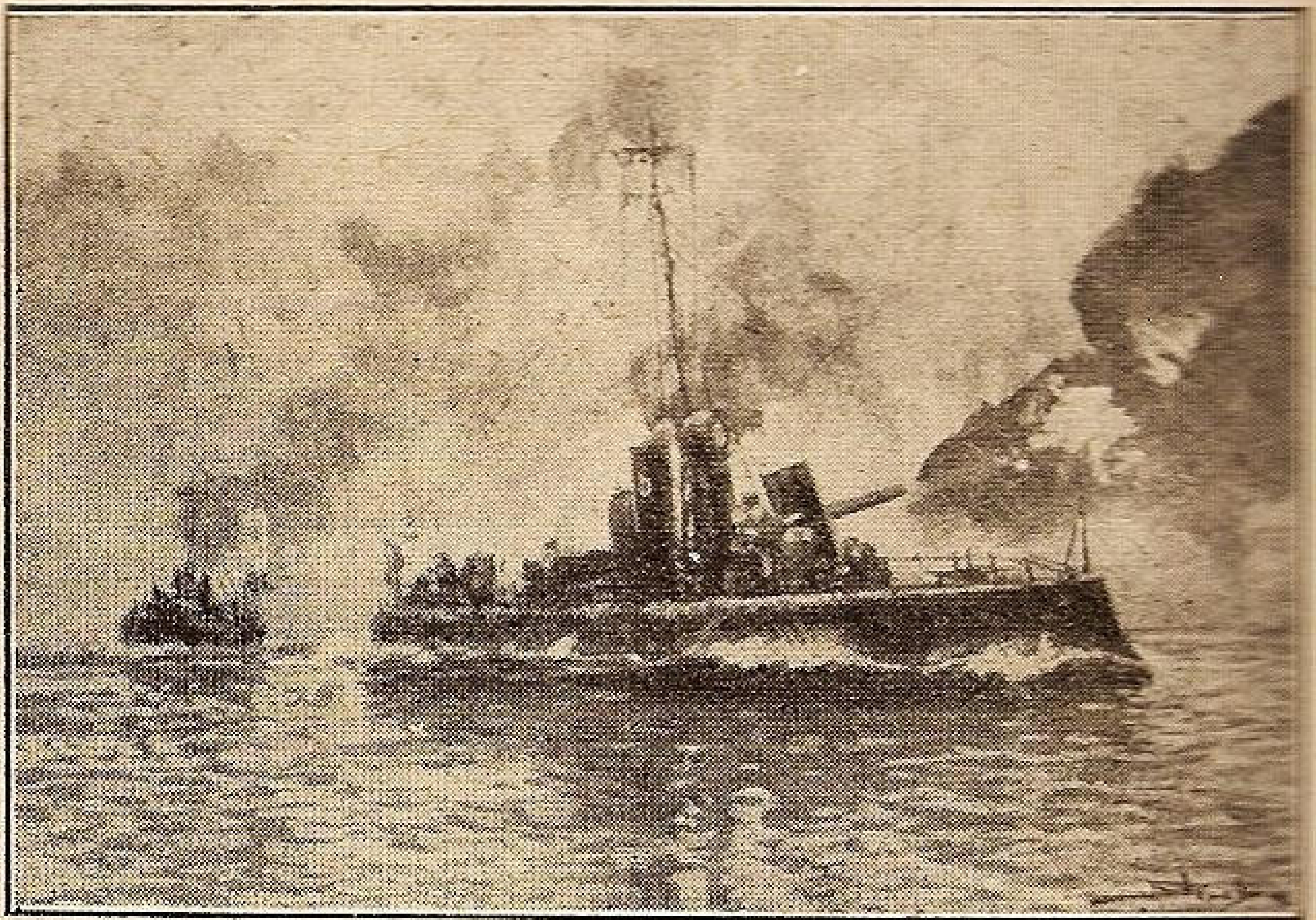
Barul clasei I-a



Camera de muzică

Sala de mese a clasei a II-a

Botezul Monitoarelor și Vedetelor



Vedeta Grigore Ioan în acțiune

Acum 31 ani, în ziua de 17 Septembrie 1907 a avut loc la Galați solemnitatea botezului monitoarelor și vedetelor noastre, în prezența MM. LL. Regele Carol și Regina Elisabeta, AA. LL. RR. Pr. Maria, Elisabeta, Carol, Prim Ministru Sturza, Min. I. Brătianu, G-ral Averescu, Mortzun, Haret, Toma Stelian, G-ral Crăiniceanu, G-ral Mavrocordat, Lt. Col. Baranga, Greceanu, C-dor Grațovski. Serviciul divin a fost oficiat de Episcopul Pimen al Dunărei de Jos.

Cu acest prilej d. G-ral Averescu, Ministrul de război, a ținut următorul discurs:

„Solemnitatea de azi este încă unul din acele mărețe și numeroase ale M. S. Regelui și cari ca niște puncte stălucitoare însemnează calea propășirei națiunei sub glorioasa și rodnica domnie a M. S. care va rămâne înscrisă cu litere nepieritoare pe paginele istoriei regenerărei și desvoltărei României moderne.

„Prin îmbogățirea marinei militare cu cele 12 vase de tipul cel mai perfecționat și de o vioiciune neîntrecută, nu putem spune că cu acest spor nou, puterea noastră navală a ajuns la desăvârșita ei desvoltare, nu mai puțin însă mijloacele de cari dispunem pe Dunăre ating un așa nivel în cât în deplină liniște să privim în față cu încredere orice eventualitate.

„Aruncând o privire asupra trecutului marinei, primul vas după unirea principatelor a fost *România* botezat la Giurgiu la 2 August 1864, dar care e departe de a corespunde trebuințelor. Sosește apoi „Ștefan cel Mare" cumpărat în 1867. Dar adevăratul punct de plecare al desvoltărei marinei noastre militare trebue considerat din momentul construirei canonierei „Fulgerul", botezată la Giurgiu în 1874. La 11 Octombrie 1875 se înjghebează prima unitate navală, divizia, care părăsește Galații mergând să execute trageri de artilerie la mare „Fulgerul" a purtat falnicul pavilion de război al României în porturile Constanța, Sulina și Tulcea, iar la întoarcere, după executarea tragerei pe canalul Oceakof, întreaga divizie se abate pe la Tulcea, unde a fost primită de autoritățile imperiale otomane, după toate regulele de politeță internaționale.

„In timpul războiului Independenții personalul flotilei o fost întrebuințat la bateriile ridicate la Calafat, de unde a pornit prima detunătură prin care Domnitorul României anunța redeșteptarea noastră militară și maturitatea politică.

„In 1880 marina se îmbogățește cu noui nave, iar în 1882 se votează legea de organizare a flotilei. In 1898 s'a acordat Marinei Regale un fond de patru milioane pentru sporirea materialului, dar din cauza crizei din 1900 sumei i s'a dat altă destinație. Abia în 1906 se dă marinei 12 milioane, sumă cu care s'au construit vasele la al căror botez asistăm astăzi.

„Astfel am ajuns la o stare de lucruri mulțumitoare, căci pe când în 1866 flotila noastră dispunea numai de un singur vas de război și 8 șalupe cu pânze, iar personalul era compus din 13 ofițeri și 360 oameni; azi, după 41 ani marina dispune de 45 vase cu 129 tunuri, un personal de 117 ofițeri și 2159 oameni.

„Marinarii nu și-ar putea să-și arate mai bine recunoștința către M. S. și către țară decât dacă într'o zi bastimentele încredințate lor, vor fi chemate să-și îndeplinească misiunea pentru care sunt menite și să corespundă în totul așteptărilor patriotice ale Auguștilor lor nași.

„Plin de încredere în viitor, cu toții unim glasul pentru a striga cu adânc devotament și spre fericirea României, trăiască MM. LL. Suverane, trăiască AA. LL. Regale".

DISCURSUL MAJESTĂȚII SALE REGELUI CAROL I.

„Mică a fost Marina noastră, însă treptat a ajuns unde este și tot astfel va ajunge la acea stare pe care o dorește țara, căci propășirea comercială are nevoe să fie bine sprijinită. Sunt foarte mulțumit că țara noastră merge spre progres. Țara este sigură că încredințând aceste vase marinarilor români, ei vor ști, când ocazia va cere, să îndeplinească speranțele ce se pun în ei, astăzi, când li se încredințează aceste vase".

ACTUL DE BOTEZ.

In a 19-a zi a lunei Septemvrie, anului mântuirii 1907 și al 41-lea al Domniei Mele, s'a desăvârșit în portul Galați, binecuvântarea a 12 vase de război, pe care le-am botezat Eu însu-mi, dând celor 4 vase mai mari numele Ion C. Brătianu, Lascăr Catargiu, Alexandru Lahovary și Mihail Kogălniceanu, cari au muncit pe timpuri grele și anevoioase la fundarea regatului român, iar celorlalte vase mai mici numele vitejilor Mei soldați, Maior C-tin Ene, Maior Dimitrie Giurăscu, Maior Gh. Șonțu, Maior Nicolae Grigore Ion, Căpitan Valter Mărăcineanu, Căpitan Nicolae Lascăr Bogdan, Căpitan Mihail Romanov, și Lt. Dimitrie Călinescu, cari și-au jertfit viețile în războiul cel mare pentru neatârnarea Patriei.

Au luat parte la serbările zilei de azi prea iubita Mea soție, M. S. Regina Elisabeta, iubiții Mei nepoți AA. LL. RR. Principesa Maria, Principele Carol și Principesa Elisabeta, fiind înconjurați de P. S. Episcopul Pimen al Dunării de Jos, de consiliul de miniștri de înalţii demnitari ai Statului, de un mare număr de cetăţeni ai regatului.

Acest document se va păstra în arhiva Statului şi se va transcrie în registrele de bord ale vaselor.

CONTINUAREA SERBĂRII.

D-l Ing. Cuterot, spune câteva cuvinte. M. S. Regele apasă pe un buton şi monitorul „I. C. B." e lansat în uralele mulţimii. Monitorul „L. C.", crucişătorul „Elisabeta" şi canoniera „Griviţa" ancorate în larg trag 21 de lovituri de tun. Se botează în acelaş mod şi monitoarele „A. L." şi „M. C." când M. S. s'a ars puţin la deget, de un scurt circuit.

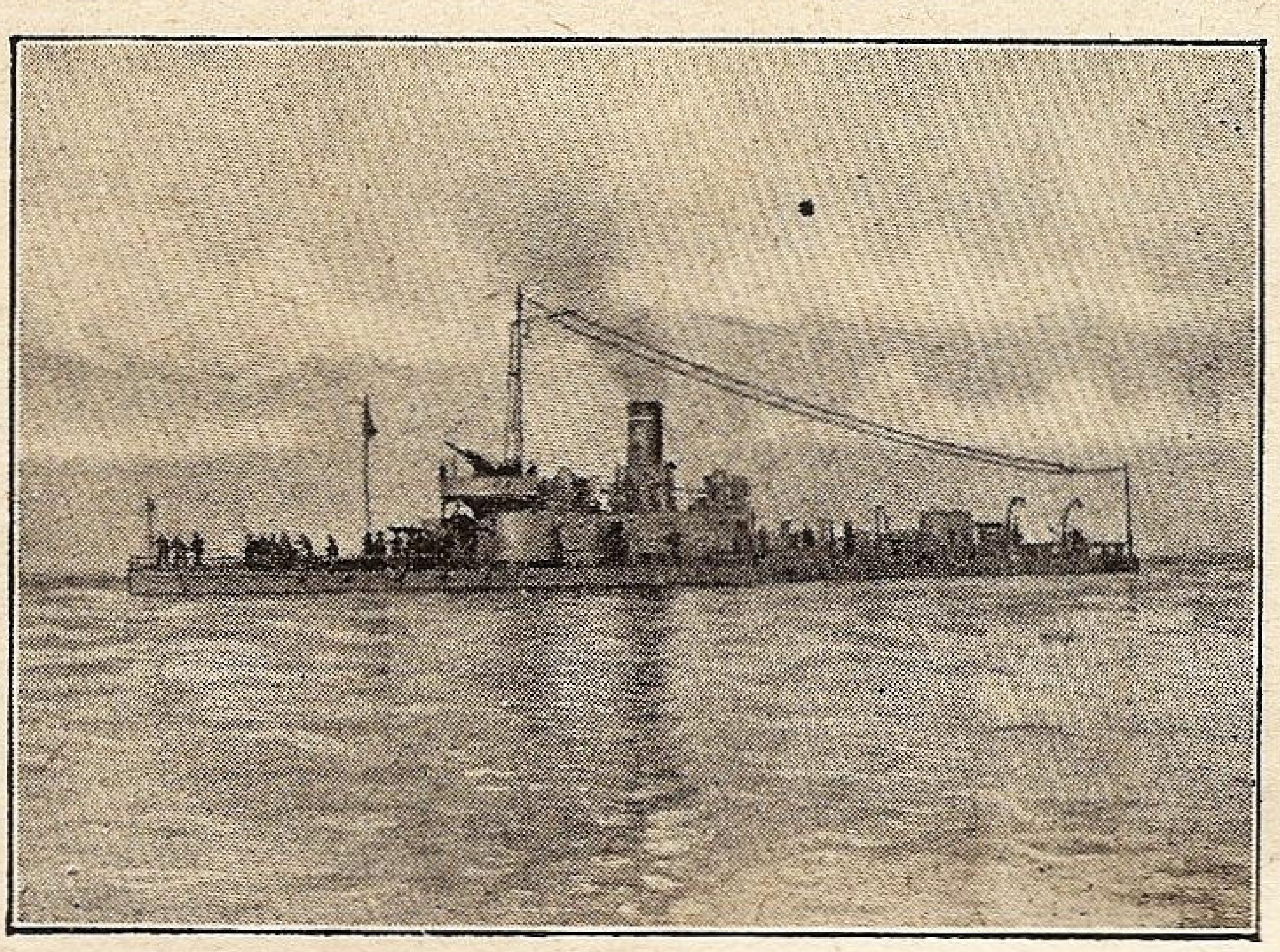
Suveranii trec în faţa tribunei publice şi se întreţin cu D-na C-dor Coandă, D-na şi D-rele Maican, D-nii Gusti, Mendel, etc.

Suveranii se îmbarcă pe gondola „Carmen-Sylva", condusă de căpitanii T. Demetriade, Georgescu Pompiliu, urmaţi de bărcile „Elisabetei" şi „Mircea", botezându-se vedetele şi la urmă se urcă pe monitorul „Catargiu", care porneşte la deal urmat de celelalte nave.

Formaţia e următoarea: în cap canonierele „Bistriţa", „Oltul", „Siretul", „Griviţa", două torpiloare şi două vedete, monitorul „L. C." şi celelalte şase vedete.

COMANDANŢII MONITOARELOR ŞI VEDETELOR LA SERBARE.

Comandorul Eustaţiu Sebastian, comanantul Diviziei de Dunăre; Căpitan Comandor Spiropol Ioan, comandantul Monit. „I. C. B."; Lt.-C-dor Ionescu Zaharia, comand. Monit. „L. C."; Căpitan C-dor Rădulescu Paul, comand. Monit. „A. R."; Lt.-C-dor Niculescu Rizea, comand. Monit. „M. K."; Căpitan Miclescu C-tin, comand. Vedetei „Maior Ene"; Căpitan Oprişan Alexandru, comand. Vedetei „Maior Şonţu"; Lt. Antonescu N., comand. Vedetei „Maior Giurescu"; Lt. Blebea Iulian, comand. Vedetei „Maior N. Gr. Ioan"; Lt. Maxim Emil, comand. Vedetei „V. Mărăcineanu"; Lt. Zaharia Dan, comand. Vedetei „C. L. Bogdan"; Lt. Negulescu Aurel, comand. Vedetei „M. Romano"; Căpitan Mihăilescu Ioan, comand. Vedetei „Lt. Călinescu".



Monitorul «Lascar Catargiu»

PERSONALUL MONITORULUI LASCĂR CATARGIU.

Căpitan Ciornei Titus, secund; Lt. Stihie Eugen, ofiţer la bord; Lt. Bărbuneanu P., ofiţer la bord; Sub.-Locot. Dinescu Gheorghe, ofiţer la bord; Căpitan Grigoriu Iordache, şef mecanic; Panaite Lungu, pilot.

SULZER FRERES
S. A.
BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel
Pompe centrifugale
Ventilatoare
Instalaţiuni frigorifice
Fabrică de ghiaţă
Turbine cu aburi
Cazane cu aburi

Incălziri centrale
Incălziri prin radiaţiune
Condiţionarea aerului
Uscătorii
Recuperaţiuni de căldură
Instalaţiuni sanitare
Abatoare complete

PORT DE YACHTING LA CONSTANȚA

de Ing. Insp. G-ral **P. A. ZAHARIADE**

Cu ocaziunea punerii pietrei fundamentale a lucrărilor de indiguirea malurilor orașului, care a avut loc în ziua de 15 August 1937, s'a hotărât — *în principiu* — ca chestiunea portului de yachting, care a fost studiată și discutată și mai înainte, să se rezolve prin crearea acestui port în golful dela Nord de Capul Constanța (Hotelul Carol I) și care se întinde până la digul plăjii, profitând și de tronsonul de 200 metri lungime al digului, făcând parte din proectul consolidării malurilor, și care a fost executat în anii 1936—1937.

Ca urmare, Primăria Municipiului Constanța, cu adresa No. 25429 din 26 August 1937, m'a însărcinat cu întocmirea proectului pentru acest port, *„în cadrul lucrărilor de consolidarea malurilor"*.

In aceste condițiuni, golful în chestiune fiind bine apărat: *dinspre sud,* de malul din lungul străzilor. D. A. Sturza și Remus Opreanu până la capul Constanța, mal a cărui înălțime la creastă, variază între 10 și 18 metri; *din spre Vest,* de malul din lungul străzii Marcu Aureliu a cărui înălțime la creastă este de 17—18 metri și, în continuare, de malul dintre strada D. Cantemir și Digul Plăjei, cu înălțime la creastă de 16—13—16 metri, iar *din spre Nord* de Digul Plăjei, nu rămâne decât să se complecteze apărarea *din spre Est,* în care scop, după cum se vede pe planul de situațiune alăturat, am prevăzut prelungirea tronsonului de 200 metri lungime menționat mai sus cu încă 200 metri, cu denumirea de „Digul de Est" și grefarea la prof. 0+300 al digului plăjii a unui pinten, având direcțiunea aproximativ Nord-Vest Sud-Est de 200 m. lungime, denumit „Digul de Nord Est", — a cărui linie prelungită — trecând spre larg de capătul Digului de Est va favoriza scurgerea, spre Sud, a nisipurilor și materiilor ținute în suspensiune de apa mării și cari ar scăpa dela digul plăjii, împiedicând depunerea lor în portul de yachting.

La digul de Est, colțul intrat dela prof. 0+200, care nu ar avea nici o altă rațiune de a fi, a rezultat din faptul că tronsonul zidului de apărare din proiectul consolidării malurilor, dela origină și până la acest profil, este executat, iar prelungirea necesară pentru completarea digului de Est, trebue orientată mai spre larg, spre a ajunge la adâncime mai mare.

Cele două diguri de mai sus închid un bazin de cca. 18 hectare.

Intre capetele digurilor rămâne o deschidere, pentru intrarea vaselor, de cca. 230 metri.

Bazinul va fi, astfel, bine adăpostit de malurile înalte, după cum s'a arătat mai sus, de digul plăjii și de cele două diguri propuse pentru complectarea incintei portului.

Propun deocamdată executarea acestor diguri numai pe lungimile arătate în plan, deoarece pentru multă vreme ele vor constitui un adăpost suficient, mai cu seamă dacă considerăm că sezonul sporturilor nautice coincide cu sezonul balnear, pe timpul când, în general, nu sunt furtuni mari.

Dacă mai târziu se va simți nevoia ca aceste diguri să se prelungească, ele se vor putea oricând continua chiar pe direcțiunea lor, astfel că intrarea în port să fie mai protejată, sau li se va da o altă orientare după cum se va găsi mai nimerit atunci.

Digul dela Hotelul Carol I, ne mai putând, în cazul portului de yachting, să servească pentru destinațiunea lui primitivă, va trebui, pentru apărarea malului, pe desfășurarea fundului golfului și pentru a nu întrerupe Bulevardul proiectat dela Hotelul Carol I până la Mamaia, să se prevadă o variantă a zidului de apărare, care să urmeze cât mai deaproape *sinuozitățile* malului, astfel, ca, pe de o parte, să rămână o suprafață cât mai mare de basin, iar pe de alta să se reducă cât mai mult costul împlinirilor din această parte, după cum s'a cerut cu ocaziunea serbărilor dela 15 August. După cum se vede pe planul de situație aci alăturat traseul variantei se termină la prof. 0+802, care coincide cu prof. 0 + 672 al traseului proiectului 1934.

In fine, prin faptul executării zidului de apărare mai aproape de mal, Primăria pierde beneficiul rezultând din valoarea celor 6 hectare de teren, cuprins între cele 2 trasee, pe care l'ar fi câștigat asupra mării, în cazul traseului proiectului.

In ceiace privește profilele digurilor:

1. *Digul executat dela prof. 0+000 la prof. 0+200* care nu a fost proiectat și construit pentru ca să rămână izolat, spre a servi de dig de port, trebuie neapătrat întărit prin lărgirea banchetei interioare, cu anrocamente de dimensiuni mari, iar pentru a feri aceste anrocamente de a fi răscolite de pachetele masive de apă ce se vor revărsa peste dig în caz de furtuni mari, am prevăzut zidirea golurilor talusului anrocamentelor, pe 30 cm. grosime, și pardosirea banchetei interioare cu o placă de beton de ciment de 30 cm. grosime.

Platforma astfel obținută va servi și pentru circulația în lungul digului și drept cheu de îmbarcare.

2. *Digul de Est* (în prelungirea digului dela No. 1, de mai sus).

Profilul acestui dig este acelaș ca al digului dela No. 1, întărit astfel cum s'a arătat mai sus și, în vedere că acest dig ajunge la adâncimi mai mari, am prevăzut un spor al profilului apărării de blocuri de beton, și tot odată, pentru acelaș motiv, am prevăzut ca aceste blocuri să fie de dimensiuni mai mari, și anume de 1,35 × 1,35×2,55, având o greutate individuală de cca. 10 tone.

Inălțimea zidului de apărare deasupra fundațiunii se înalță până la cota +3,00 ca și la digul dela No. 1. La caz de nevoie înălțimea zidului de apărare va putea fi sporită ulterior după trebuință.

3. *Digul de Nord-Est.* Acest dig urmând să fie construit prin înaintare dela digul plăjii și cum platforma pe părțile laterale ale acestui dig se înalță până la cota + 1,75, am prevăzut că platforma masivului de anrocamente să fie la aceiaș cotă de + 1,75.

Masivul de anrocamente este apărat spre larg cu blocuri de beton. Aceste blocuri au aceleași dimensiuni și greutate ca cele dela digul de Est. Platforma anrocamentelor este căptușită cu beton turnat pe loc, deasupra căruia am prevăzut un zid de apărare de beton de ciment care se înalță până la cota + 3,75.

4. *Zidul de apărare pe variantă.* Intrucât acest zid este mult mai aproape de mal unde adâncimile sunt mai mici și unde va fi mai apărat, fiind în fundul basinului portului de yachting, am suprimat apărarea cu blocuri de beton, dând în schimb o lărgime mai mare masivului de anrocamente. Suprastructura de beton de ciment turnat pe loc este aceiași ca la digul de Est.

Pentru partea superioară a zidului am păstrat dispozițiunile proiectului apărării și consolidării malurilor.

Dacă acest zid se va construi după ce digurile de Est și de Nord-Est vor fi executate, se va putea încă reduce costul lui.

Dacă, însă el s'ar executa înaintea digurilor formând incinta portului, atunci va fi necesar să se prevadă, pe o lungime oarecare, apărarea cu blocuri de beton, ceia ce va mări mult costul.

In condițiunile de mai sus, costul lucrărilor se stabilește după cum urmează:

A) IN CAZUL EXECUTĂRII PROIECTULUI 1934 AL APĂRĂRII ȘI CONSOLIDĂRII MALURILOR

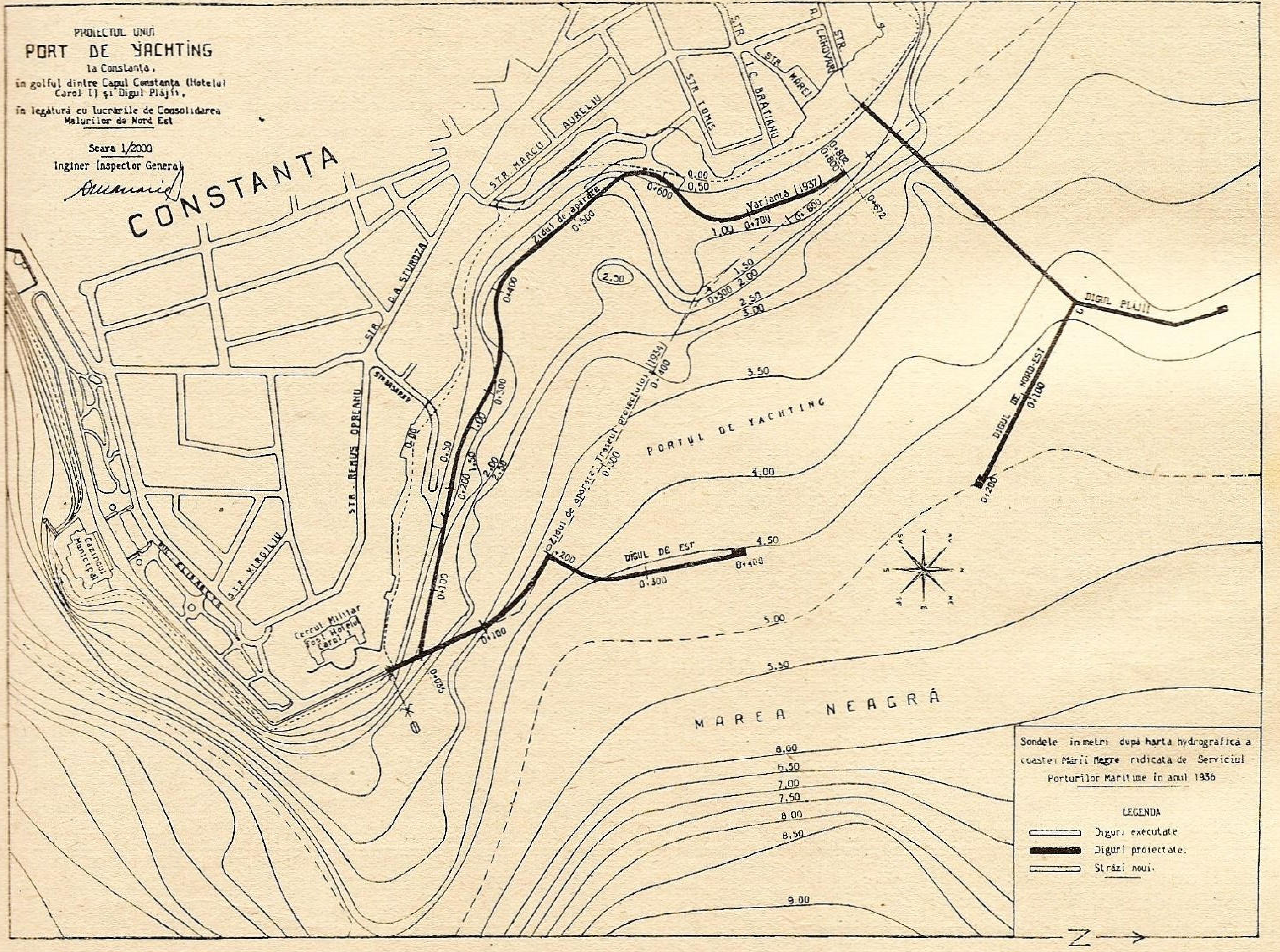
a) Zidul de apărare dela origine (hotelul Carol I) și până la prof. 0+200, executat în anii 1936 și 1937, și care a costat efectiv . . . . lei 11.903.036

b) Complectarea profilului, pe aceiași lungime . . . . „ 1.741.818

c) Zidul de apărare dela prof. 0+200 la prof. 0+672 . . . . „ 32.231.129

d) Implinirea platformei între acest zid și mal, dela hotelul Carol I, până la prof. 0+672 . . . . „ 38.225.400

Total . . . . „ 84.101.383


PROIECTUL UNUI
PORT DE YACHTING
la Constanța,
in golful dintre Capul Constanța (Hotelul Carol I) și Digul Plăjii,
în legătură cu lucrările de Consolidarea Malurilor de Nord Est
Scara 1/2000
Inginer Inspector General
CONSTANȚA
STR. MARCU AURELIU
STR. IONIS
STR. I.C. BRATIANU
STR. MAREI
STR. CARAVAN
STR. D.A. STURDZA
STR. REMUS OPREANU
STR. VIRGILIU
Cercul Militar
Cazinoul Municipal
Zidul de apărare
Varianta (1937)
Zidul de apărare: Traseul proiectului (1934)
PORTUL DE YACHTING
DIGUL DE EST
DIGUL DE NORD-EST
DIGUL PLAJII
MAREA NEAGRĂ
0+035
0+100
0+200
0+300
0+400
0+500
0+600
0+672
0+700
0+800
0+802
2.50
3.00
3.50
4.00
4.50
5.00
5.50
6.00
6.50
7.00
7.50
8.00
8.50
9.00
Sondele în metri după harta hydrografică a coastei Mării Negre ridicată de Serviciul Porturilor Maritime în anul 1936
LEGENDA
Diguri executate
Diguri proiectate.
Străzi noui.
Z

B) IN CAZUL PORTULUI DE YACHTING

a) Zidul de apărare între origine (hotelul Carol I) și prof. 0+035, executat în anii 1936 și 1937, și care a costat efectiv . . . . lei 1.090.993

b) Complectarea profilului pe aceiași lungime . . . . „ 351.691

c) Zidul de apărare pe varianta 1937, între prof. 0+0,35 și prof. 0+802 . . „ 25554.184

Dacă acest zid se va construi după executarea digurilor de Est și de Nord-Est, se va putea reduce costul lui. Dacă însă, el s'ar executa înaintea digurilor formând incinta portului de yachting, atunci va fi necesar să se facă apărarea, pe o lungime oarecare, cu blocuri de beton, ceeace va mări mult costul.

d) Implinirea platformei între acest zid și mal, dela hotelul Carol I, până la prof. 0 + 802 . . . . „ 6.898.380

Total . . . . „ 33.895.248

C) LUCRĂRI PRIVIND EXCLUSIV PORTUL DE YACHTING

a) Zidul de apărare dela prof. 0 + 035 la profilul 0 + 200 executat în anii 1936—1937:
11.903.036 — 1.090.993 . . . . . lei 10.812.043
b) Complectarea profilului de sub a) . . „ 1.954.316
c) Digul de Est, dela profilul 0 + 200 până la prof. 0 + 400, în prelungirea zidului de apărare de sub a) . . . „ 26.637.446
d) Digul de Nord-Est, dela digul plăjii, prof. 0+000 până la prof. 0+200 . „ 34.371.852
Total . . . . . . lei 73.775.657

La evaluările de mai sus s'au avut în vedere prețurile din devizul proiectului apărării și consolidării malurilor. *La toate aceste evaluări trebue să se adaoge un procent pentru diverse și neprevăzute.*

Prețurile sunt supuse la rabatul de 7% prevăzut în contractul de întreprindere pentru executarea consolidării malurilor.

Afară de aceste lucrări vor fi de executat lucrări accesosrii: scări, borne și inele de amaraj, eventual cheuri de acostare, etc. precum și echiparea digurilor cu lumini de port, etc. Toate aceste lucrări se vor putea face mai târziu de către administrațiunea care va avea exploatarea acestui port.

Deocamdată și pentru multă vreme nu va fi necesar să se facă nici dragaje, nici derocări și nici alte amenajamente interioare, deși la rădăcina digului dela Hotelul Carol I s'a format o plaje destul de largă și care se întinde pe fiecare zi.

*

Comparând costul lucrărilor, în cazul executării proiectului 1934, totalul A de mai sus de . . . . lei 84.101.383
și în cazul porturilui de yachting, totalul B de mai sus . . . . „ 33.895.248
Rezultă o economie de. . . . . . . „ 50.206.135

In schimb s'ar pierde, după cum s'a arătat mai sus, beneficiul rezultând din valoarea celor 6 hectare de teren ce s'ar fi câștigat asupra mării, în cazul executării proiectului 1934 și care se cifrează la lei 90—120.000.000.

In sumele de mai sus nu se cuprind lucrările privind exclusiv portul de yachting, de sub litera C de mai sus.

Dacă considerăm toate lucrările cari trebuesc făcute în cazul executării portului de yachting, adică lucrările privind exclusiv acest port precum și lucrările pentru îndiguirea malurilor orașului cari înlocuesc pe cele prevăzute în proiectul apărării și consolidării malurilor, adică totalul de sub litera B, de . . . . . . lei 33.895.248
și totalul de sub litera C, de . . . . „ 73.775.657
ajungem la un total de . . . . „ 107.670.905
Din care scăzând totalul A relativ la cazul executării proiectului de . . . . „ 84.101.383
rezultă un spor de cost, în cazul executării portului de yachting, de . . . . . . „ 23.569.522

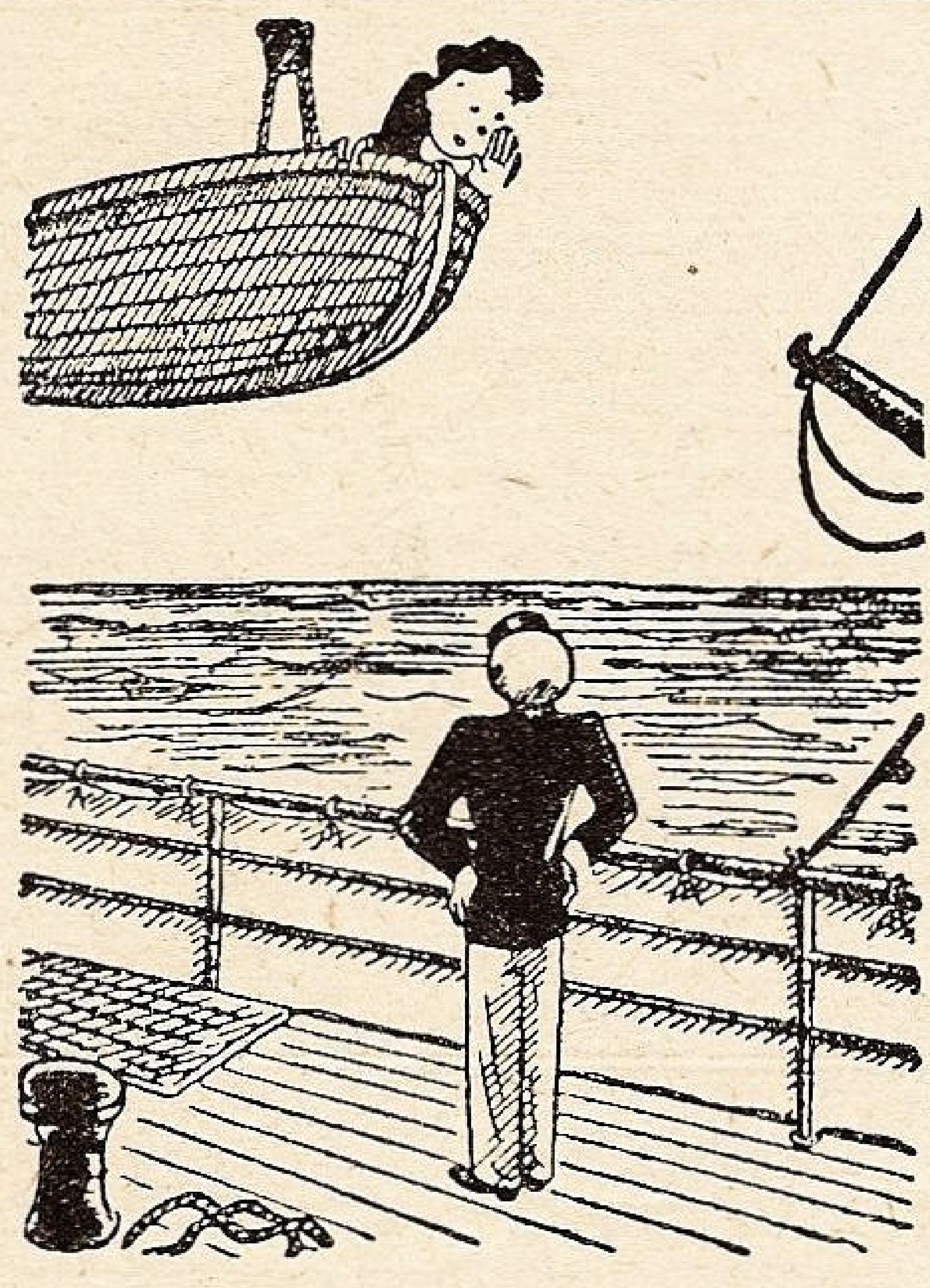
Dacă mijloacele financiare nu ar permite ca să se facă toate lucrările necesare, s'ar putea să se execute deocamdată numai o parte din digurile portului de yachting. In acest caz, însă este preferabil să se execute unul din diguri în întregime, deoarece dacă s'ar lăsa o porțiune neexecutată, ar trebui să se apere capătul provizoriu, cu cheltuială mare, cu blocuri de beton, cheltuială care se poate evita dacă se execută în aceiași campanie toată lungimea acelui dig.

In acest caz, s'ar executa de preferință digul de Est, obținându-se un adăpost care ar fi foarte satisfăcător, dacă ne reamintim că în sezonul 1937 când adăpostul era constituit numai de tronsonul de 200 m. al digului dela hotelul Carol I, vasele ancorate în dosul acestui dig au găsit calmul necesar în acest punct și s'ar amâna construcțiunea *digului de Nord-Est*, ceiace ar fi însă fără mare inconvenient, digul plăjii apărând golful dinspre Nord.

In aceste condițiuni, s'ar amâna o cheltuială de lei *34.371.852*, adică costul digului de Nord-Est prevăzut sub C/d.

Ar rămâne deci deocamdată o economie de:
34.371.852 — 23.569.522 = lei 10.802.330.

Ing. Insp. G-ral P. A. ZAHARIADE



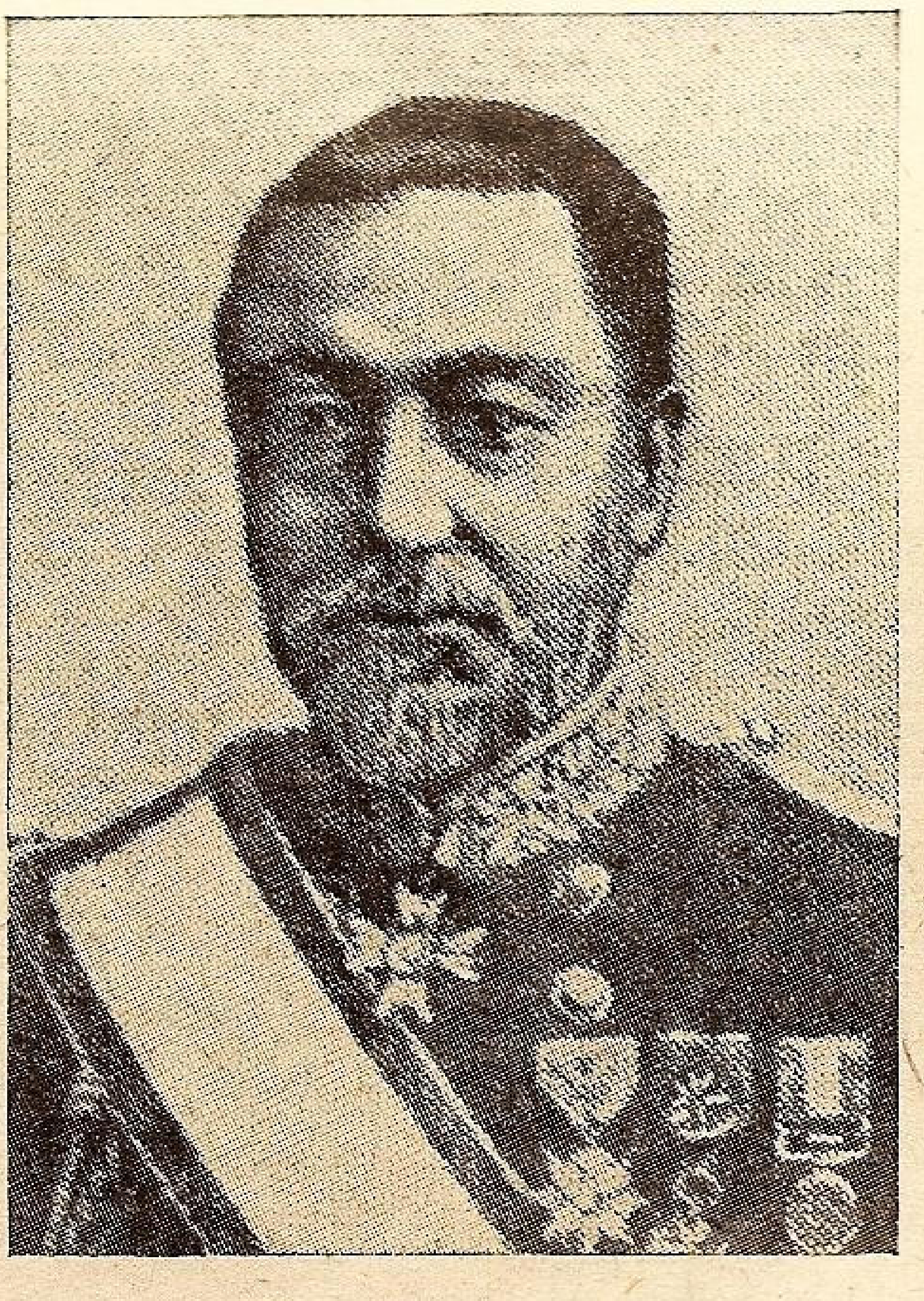
— *Ce cauți acolo?*
— *Taci din gură! Am făcut rămășag că voi trece oceanul în barcă!*

GDYNIA-AMERICA
LINII DE NAVIGATIE S. A.
Reprezentanța Generală ptr. România
BUCUREȘTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide și luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri și poștă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York și înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires și înapoi.
✱ Constanța — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanța.

AMIRALUL TOGO ȘI MARINA JAPONEZĂ



> *„Victoria e a aceluia care știe să sufere un sfert de oră mai mult decât celălalt“.*
>
> Maresuke Nogy

In noaptea de 8 spre 9 Februarie 1904, torpilele lansate de vasele japoneze distrugeau flota rusă în apele dela Port-Arthur.

Semnalul războiului era dat! Trupele japoneze pătrundeau în Coreea. La 2 Ianuarie 1905, după 2 luni de asediu, apărat vitejește de Kondratenko, Port-Artur își deschidea porțile generalului Maresuke Nogi. La 27 Mai, al aceluiaș an, avea loc „bătălia din marea Japoniei“: flota japoneză condusă de amiralul Togo, distrugea completamente escadrele rusești ale amiralului Rojestvenski.

Iată începutul și sfârșitul războiului ruso-japonez de care se vorbea atât de mult la începutul acestui secol.

Din țara „soarelui răsare“ și a gingașelor crizanteme, un popor mândru și viteaz se ridică la orizontul luminos al propășirii: era poporul japonez.

Contele Jamagata, generalul Nogi și amiralul Togo, iată cele trei figuri culminante ale renașterii japoneze, care și-au condus țara și neamul pe drumul nemuritor al gloriei.

Heihatehiro Togo, s'a născut în 1857 la Kago-Sima, în insula Kiu. Mai întâi elev al școalei navale din Haikagurio, el pleacă apoi în Anglia să-și completeze studiile. Anglia, „regina mărilor“, a fost întotdeauna sfera luminoasă spre care tindeau toți adepții albastrului nesfârșit al oceanului... Iată-l pe viitorul comandant al mazinei japoneze, un elev harnic înzestrat cu un rar spirit de observație și pătrundere, interesându-se cu deamănuntul, de crucișetoarele, cuirasatele și mai ales de torpiloarele engleze, care erau atunci într'o stare de perfecționare, studiind cu atenție planurile de lupte navale. Experiențele făcute în largul portului Newport de marina americană asupra vizibilității torpiloarelor, în bătaia luminii unui reflector (800 metri), precum și construirea de către uzinele Jarrow din Anglia, a unui torpilor de aluminiu (94% Al și 6% Cu) lung de 20 m. și lat de 3 m. (viteză 20½ noduri) preocupau mult cercurile navale din lumea întreagă.

Marea experiență căpătată aci, alături de capacitatea sa intelectuală și spiritul militar, l-au făcut ca, odată întors în patrie să înainteze repede în grad.

Era tocmai epoca în care interesele de ordin politic și economic ale Japoniei, ba chiar ale Rusiei și Angliei, se isbeau de cele ale Chinei.

In 1884, cearta dintre Japonia și China pentru Coreea se sfârșise prin bună înțelegere. Acum însă, în 1894, cearta se reaprinse din nou și tot din cauza Coreei, acest „măr al discordiei“. In 1876 comerțul japonez deschidea străinătății trei mari porturi: Gen-San și Fu-San în marea Japoniei și Nin-San în Marea Galbenă, lângă Seul. Industria din Nagasachi găsea aci un debușeu bun.

In Iulie 1894, isbucnește în China, în provincia Tien-La-To, o revoluție, în timpul puternicului Li-Hung Ciang. In câteva zile, patru din cele opt provincii ale Coreei, erau în stăpânirea răsculaților. Pretextul războiului căutat de Japonia era găsit: protecția supușilor ei aflați pe teritoriul chinez. 9000 de soldați japonezi sunt debarcați la Tchemolpo și îndreptați spre Seul. China trimite atunci în Coreea o escadră cu trupe de debarcare condusă de amiralul Ting. O altă flotă de canoniere este trimisă din fundul golfului Petchili, dela Taku, în timp ce escadrele chineze dela Pei-Yang și Fu-Ceu, Canton și Shanghai se pregătesc de luptă.

La 27 Iulie, flota japoneză torpilează pe coasta Coreei vasul chinez Kowshung care transporta 1500 oameni. Dintre aceștia numai 40 au fost salvați de canoniera franceză „Le Lion“ care se afla întâmplător pe acolo.

După cum am mai spus, interesele altor mari puteri veneau să complice situațiunea dificilă în care se sbătea Extremul Orient. Rusia, al cărei port din Kamciatka, Petropavlovsc nu oferea vaselor sale un adăpost sigur din cauza ghețurilor polare, dorea un drum liber în Pacific și marea Japoniei.

Anglia, pe de altă parte, veșnic în căutare de puncte strategice, pusese ochii pe mica insulă Port-Hamilton.

Condusă de oameni capabili, ca de exemplu contele Saigo, ministrul marinei, forța navală militară a Japoniei, din acea vreme, era de temut. Afirmată în ziua de Luni, 17 Septembrie 1894, când la orele 11 dimineața amiralul nipon Ito Hirobuni (asasinat în 1905 la Kharbin, în Manciuria), distrugea escadrele chineze de pe fluviul Ialu, marina japoneză progresa uimitor de repede. Dacă în organizația armatei de uscat ea a inițiat pe cea a Franței și dela 1870 pe cea a Germaniei, în schimb la alcătuirea marinei militare, s'a folosit de Anglia, școala de totdeauna a artei lui Neptun.

Șantierele navale ale Angliei, Franței și Germaniei lucrau febril la înarmarea Japoniei cu crucișetoare cuirasate și torpiloare moderne.

„Matsuh-Sima“ vasul amiral al bătăliilor navale, de 4000 tone și 5400 C. V. are o viteză de 16 noduri și e înarmat cu tunuri Krupp și Carnet, iar „Naniwa-Kan" e un crucișetor de 3650 tone, cu 7500 C. V. și 19 noduri, e vasul de pe care amiral Togo, atunci numai căpitan, scufundă cargobotul chinez Kan-Cing.

Iată împrejurările în care apare pe planul acțiunii, amiralul Heihatehiro Togo.

Greutățile erau mari, dar nu de neînvins, căci, după cum spune amiralul american Glasgow Tarragut: „cea mai bună protecție împotriva armamentului inamic, este focul bine dirijat al propriilor noastre tunuri", adânca chibzuință duce pe om la rezolvarea celor mai grele probleme.

La terminarea războiului, căpitanul Togo e înălțat la gradul de contra-amiral, iar în 1900 e numit comandantul escadrei permanente însărcinate cu apărarea coastelor Chinei. Puțin după aceia, el e chemat la conducerea portului Maizuru, unul din cele mai mari arsenale de construcții și întreținere a marinei japoneze.

Alte evenimente și mai grele veneau însă să pună oarecum la încercare destoinicia amiralului Togo: războiul ruso-japonez. Cauza era Manciuria de astă dată, pe care Rusia voia s'o anexeze. Era de altfel inevitabil faptul ca acum, când două mari puteri își disputau întâietatea în apele Pacificului, interesele lor opuse să nu aprindă scânteia războiului. După acea memorabilă noapte de 8 spre 9 Februarie în care Japonia, fără nici o declarație de războiu, nimicea flota rusă dela Port-Arthur, după faimosul „blocus" al amiralului Togo, care a dus la cucerirea lui (2 Ianuarie 1901), urmă bătălia dela Mukden (6-10 Martie 1905), și în fine cea mai mare luptă navală din Extremul Orient; la 27 Mai, 1905 amiralul Heihatehiro Togo, distrugea la Tsu-Sima, puternica flotă rusă a lui Rojetvenski, adusă din marea Baltică.

Data de 27 Mai 1905 a însemnat pentru marina japoneză ceeace 3 Iulie 1898, — când amiralii americani Lampson și Lelley înfrângeau deplin la Santiago de Cuba, forța navală spaniolă, — a însemnat pentru marina Statelor Unite.

Tsu Sima, „bătălia din marea Japoniei", iată punctul culminant al glorioasei cariere a amiralului Togo, iată victoria pentru promovarea forței navale japoneze. Dela această dată amiralul Togo a fost considerat pe drept cuvânt „părintele marinei japoneze".

In 1934, amiralul Heihatehiro Togo, a închis ochii pentru totdeauna. Numele său a fost înscris cu litere de aur în Pantheonul gloriei japoneze...

Deatunci au trecut patru ani. Japonia dispune azi de una din cele mai puternice flote navale de război, fiind a treia mare putere maritimă după Anglia și Statele Unite.

TIBERIU M. SCEOPUL

Flota lui Togo, pe străzile orașului Tokio.

Cu „Santa Maria" la drum

jurnal de bord ţinut de Dr. I. CLAUDIAN

IN LARG. FACEM CUNOŞTINŢĂ CU RÂUL DE MARE. IN CĂUTAREA COASTEI PIERDUTE, DĂM PESTE CUTII DE CONSERVE, FĂRĂ CONSERVE, DAR CU BUCLUC.

Vineri, 22 August, după miezul nopţii.

Noapte înstelată de vară, cu lună plină.

Plutim de o jumătate de oră, între digurile care ocrotesc gura canalului, şi dincolo de care se aud cum se sparg talazurile neobosite.

Pândim, cu ochii pe „contor" (care de curând era un simplu „ceas", pe când „milele" erau „kilometri" şi „compasului" îi ziceam, în candoarea noastră, „busolă")...

Foc roşu în babord, foc verde în tribord. Se apropie clipa.

Un uşor tangaj, care se înteţeşte cu fiecare metru, ne vesteşte că marea „cu unde mişcătoare", e aci, aproape. Un minut mai târziu, avem luminile la travers şi digurile îşi deschid braţele, ca să ne încredinţeze mării.

Danubiu şi-a pierdut apele în mare.

Ieşim în larg o sută de metri, legănaţi de valurile capricioase iscate de revărsarea apei dulci. Apoi, cârma tribord, „jos derivorul", „sus pânzele", şi stopăm motorul. Am scăpat de ţăcănitul mecanic şi de ruliu. In schimb „Santa-Maria" ia o bandă frumoasă, sub adierea de West, pe care o primim aproape în travers tribord.

Binecuvântăm gândul pe care l-am avut de-a ieşi prima dată în mare, în miez de noapte.

Ne umplem ochii de privelіştea minunată, fără hotare, pe care luna luminează un drum auriu, care nu duce nicăeri.

După ce am asigurat şi am controlat cu grijă comenzile, ne căutăm pe covertă un colţ bun de privit, călcând cu multă grijă pe puntea alunecoasă, înrourată de umezeala nopţii. Incet, trebue să ne obicinuim cu noul regim de echilibru al mărei, şi cu atâtea alte lucruri.

Farul Sulinei rămâne în pupă. Am lăsat în tribord plaja cu apă dulce. In depărtare licăresc luminile oraşului.

In timp ce, cu prietenul Petre, facem pe „pasagerii", întinşi pe puntea din provă, prinşi de aceste profane preocupări şi „restul echipajului" savurează farmecul nopţii prin tambuchiul cabinei, doui oameni stau de veghe la bară, în postul de comandă.

Acolo, Feodoroff, cu ochii la compasul instalat pe banca din pupă şi „Barba" Eftimie cu mâna pe eche, sunt încovoiaţi sub grijile navigaţiei.

Şi fiindcă veni vorba de navigaţie, să vă spunem ceva despre planurile noastre de călătorie. Ca să ajungi, cu o ambarcaţiune ca a noastră, dela Sulina la Constanţa, ceia ce reprezintă cam vre-o 90 de mile de coastă, sunt două posibilităţi. Sau să navighezi tot timpul în vederea coastei, sau să plănuieşti un drum mai drept, ceva mai în larg.

Aceste două metode discutate şi răsdiscutate la Sulina, au avut fiecare adversarii şi partizanii lor.

Să ţii coasta, cu o ambarcaţiune de oarecare pescaj, nu este fără pericole, mai ales pentru navigaţiunea de noapte, şi cu atât mai mult pe o coastă prost balizată, aşa cum e coasta care ne interesează. Ca să nu mai vorbim de ocolul inutil care eşti silit să-l faci.

Metoda a doua are şi ea micile ei cusururi. Mai întâiu cere să posezi un instrumentar minim: un compas bine compensat, cunoaşterea unghiului de derivaţie a vasului, la diverse grade şi... o hartă marină.

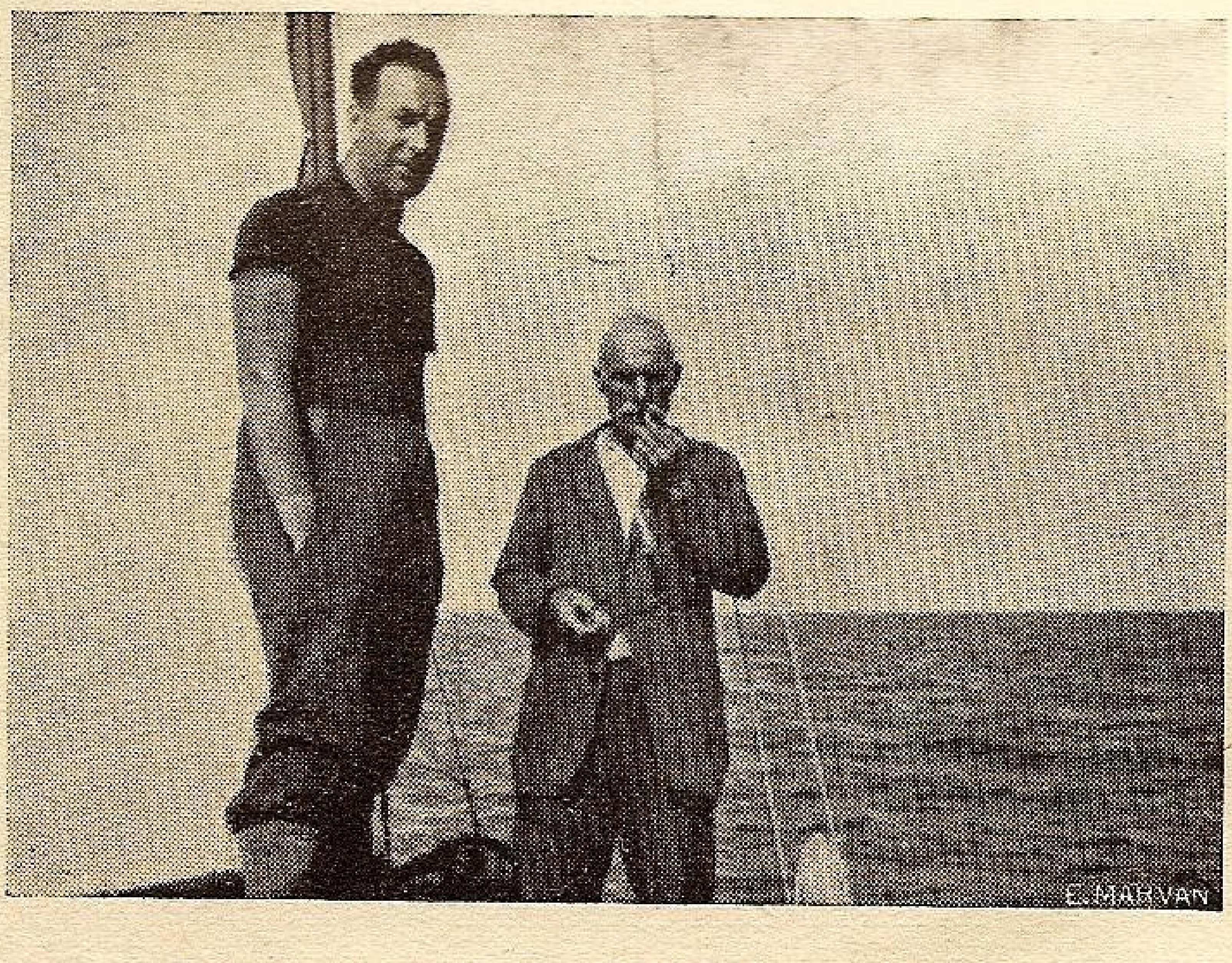
Ori, materialul nostru de navigaţie nu se deosebea fundamental de cel al celebrilor Argonauţi, care, zice-se, s'ar fi aventurat pe vremuri pe aici, împinşi de nu ştiu ce combinaţii comerciale. La ce se reduce arsenalul nostru navigant? La compasul lui Eftimie, care, chipurile, este marin şi la o hartă care este cât se poate de terestră.

Compasul, ca şi stăpânul său, nu văzuse, cred, cam de mult o *alidadă*. Cât despre o *tabelă de derivaţie*, sau de *fenomenul de declinaţie*, care turburase atât de mult pe Cristofor Columb, acum exact 445 ani, aveam toţi, un dispreţ total.

De hartă, mai bine să nu mai vorbim!

Care erau atunci, intenţiunile noastre?

Iată cum formulase, lapidar, Eftimie, care mai făcuse drumul ăsta, *periplul* nostru:



Impreună cu «barba» Spiru facem calcule..

— „Ieşim la larg, punem capul la compas la Sud 30 „Est. Mergem toată, noaptea aşa, facem o voltă (?), „punem apoi capul la Sud West, peste un ceas-două „vedem în tribord Farul Sfântul Gheorghe, şi noaptea „ieşim drept la Constanţa".

Eftimie avea poate instinctul navigaţiei, foarte precis după unii, cam obscur, după alţii. Ceia ce e sigur, e că avea momentele lui de optimism.

Dar în hipoteza că planul lui nu se îndeplineşte întocmai, adăugam noi, situaţia nu e deloc disperată. Nu avem decât să punem capul la West, ca să ieşim în vederea ţărmului. Şi dacă Constanţa nu s'a mutat din loc, până la urmă tot dăm de ea.

— „La urma urmei, nici Varna nu e prea departe!" adaugă unul mai sceptic.

Apă dulce şi alimente, aveam, slavă Domnului! pentru 5—6 zile de navigaţie. Poftă de mâncare să fie, şi vânt.

Deocamdată, Argonautul nostru cu şapcă şi cu mustăţi, care răspunde la numele de Eftimie, a pus scota la tachet, tocmai aşa cum scrie Clerc-Rampal că nu trebue să faci niciodată, şi fumează liniştit în fundul cockpitului. Degeaba încercăm noi să-i demonstrăm, cu citate din autori pericolul acestui procedeu.

— „Aşa se face la mare!".

Şi mai — mai ne-a convins şi pe noi că nu e absolută nevoie să stai o noapte întreagă cu scota la mână, pe o mare cu vânt liniştit, cum e noaptea asta.

După un ceas de drum, nu ştiu ce adulmecă Eftimie, că ne recomandă să mai reducem pânza. Luăm un tur de terţarolă, impresionaţi de instinctul marinăresc al sfetnicului nostru, născut pe malul Pontului, în bătrâna Mesembria. O fi ştiind el ceva.

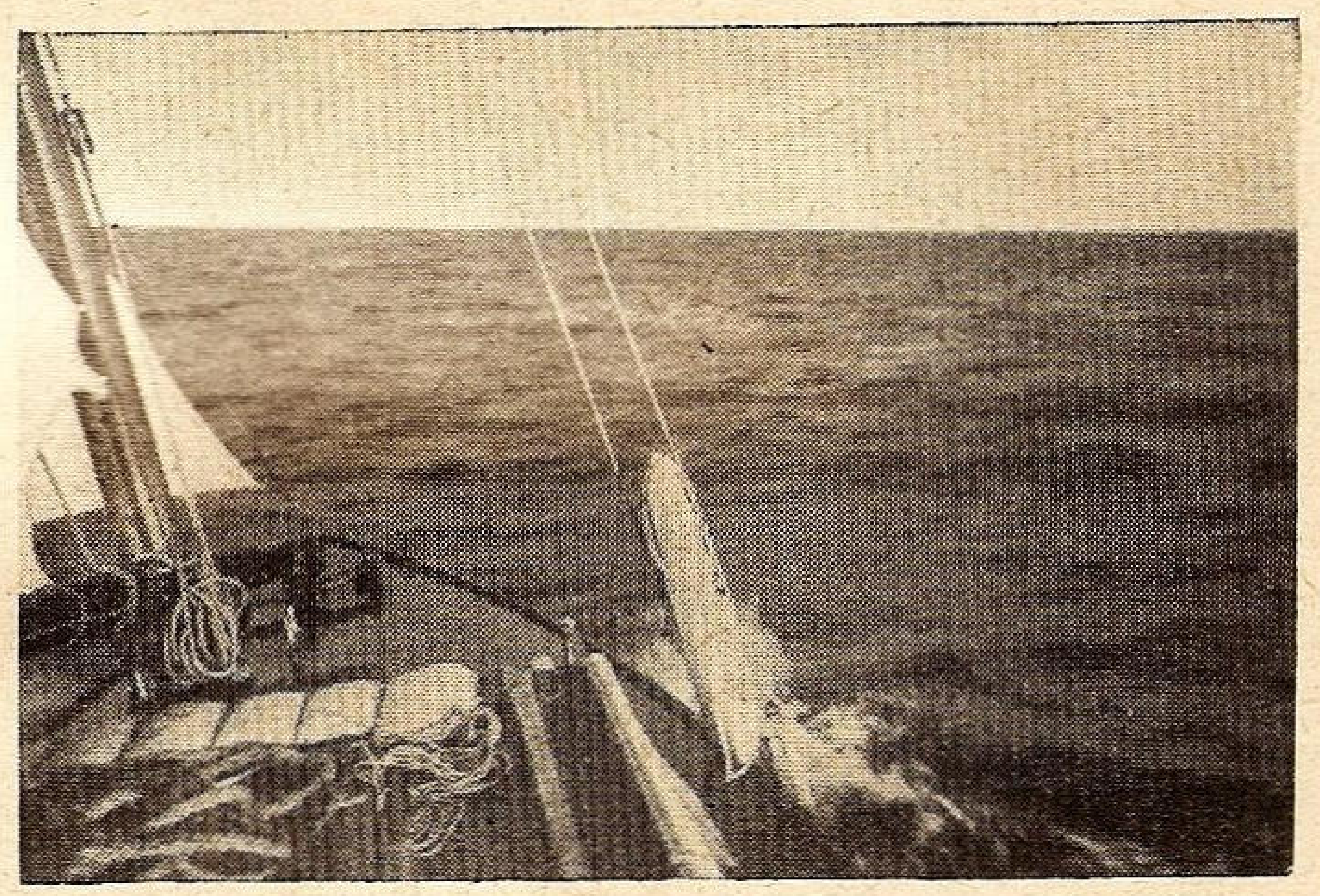
E ora 2 noaptea. Mă aşez pe puntea din provă, rezemat de catarg, hotărât să nu scap nici-un ceas privelіştea valurilor care se unduiesc sub cerul înstelat.

Vântul a început să crească şi cu el şi valurile. Banda e impresionantă.

Tangajul e, acum, zdravăn. Aci prova se scufundă între valuri, care ne ies înainte cu coame înspumate, care se sparg de etravă, spălându-ne puntea, aci etrava se înalţă pe creste, împroşcând apa departe, în lături.

Sunt valuri măricele, care au trecut de trei metri, şi pe care barca noastră le încalecă voiniceşte.

Frigul şi umezeala nopţii te pătrunde. Mă uit împrejur, sunt singur. Mă cobor în cabină, cu gândul să mai schimb o vorbă cu tovarăşii şi să ne mai încălzim cu un păhăruţ de cognac.



„Santa Maria» ia o bandă frumoasă, sub adierea de West.

Inăuntru, banda şi tangajul se simt şi mai zdravăn. Nu e chip să-ţi găseşti o poziţie convenabilă. Şi dacă cumva ai găsit-o, nu e chip s'o ţii mult. Perne, cărţi, tot ce putea să cadă a căzut pe jos alunecând spre bordul înclinat.

Decorul ca decorul, dar ce mă impresionează sunt feţele palide şi cam neliniştite ale câtorva navigatori. E clar: primele semne ale răului care, se zice, a chinuit o viaţă întreagă pe eroul de la Trafalgar şi care, după cât se aude, nu a cruţat nici pe Moş Delamare, (în tinereţe) se ivise la bordul nostru.

— „Petre, acum să te văd!".

Petre scotoceşte de zor în geanta cu medicamente, de unde scoate diverse tuburi de aluminiu cu remedii salvatoare. Dar vai, cu fiecare pilulă înghiţită, chipurile marinarilor noştri devin tot mai crispate.

Soţia mea, care se ţinuse foarte bine până acum, înghite în faţa mea un bulin, şi e cuprinsă brusc de o totală indiferenţă pentru restul universului.

Nu ştiu ce să mai cred. E efectul tangajului sau efectul paradoxal al hapurilor. Wadin „musul" s'a întins pe o banchetă. Cabina noastră, răvăşită şi aplecată a luat o înfăţişare nu tocmai veselă.

O şterg repede în cockpit, ca să scap de Petre, care se ţine după mine cu o sticluţă de picături în mână. Am scăpat.

Pe el însă nu l'am putut opri. L'am văzut cum a luat câteva picături „preventive" a stat o clipă gânditor, a mai înghiţit o pilulă „curativă". După care nu ştiu ce s'a mai întâmplat cu el.

E ora 3 noaptea. Marea s'a montat mai mult şi săltăm acum pe valuri de 3—4 metri. Derivorul cu bulb, ne cam nelinişteşte cu icnelile lui. Apa dulce de rezervă, izbită de pereţii rezervoarelor, ritmează cu bubuituri înfundate fiecare val. Puntea e inundată de valuri care trec uneori peste ruful cabinei. Nu mai e chip de stat pe punte.

Am rămas în cockpit, cu „căpitanul" Feodoroff şi cu Eftimie. După multe explorări, cu poticneli, am dat de o sticlă de rom, pe care o trecem frăţeşte, din mână în mână. Aşa, luptăm mai cu inimă cu oboseala care începe să ne încerce şi cu răcoarea zorilor care se apropie.

Bineînţeles cu tot vântul, iuţeala ne este mult frânată de valuri. Când barca se înfundă pe tăpşanul valurilor, pânzele flutură o clipă, lipsite de vânt

Inaintăm, totuşi, destul de bine. Intrebarea e, însă, încotro mergem?

Farul Sulinei a dispărut de mult. Dar ce te faci cu *derivaţia?*

Eftimie şi compasul lui, întruchipează pentru noi un cuplu misterios pe care nu mai încercăm să-l pătrundem. „Barba" consultă, din când în când, pe furiş, constelaţiile care lucesc deasupra noastră şi mai dă câte o lovitură de bară, „ca să nu deschidem prea mult".

Zadarnic încercăm să scoatem dela el vre-o lămurire în ce priveşte comerţul lui cu astrele. Asemenea navigatorilor enigmatici ai Sidonului şi Tyrului, îşi păstrează cu gelozie secretele astronomice.

Din când în când mai băgăm capul în cabină ca să mai întrebăm de sănătate pe camarazii noştri orizontali. Cine a fost vreodată într'o asemenea situaţie îşi aminteşte desigur, că nici-o conversaţie nu te mai interesează şi nu eşti în stare să formulezi nici-o dorinţă precisă. Camarazii noştri nu fac excepţie de la regula generală; nu vor nimic.

Se crapă de ziuă. Valurile iau culoarea metalică cenuşie a zorilor. Marea se linişteşte un timp, ca să se înfurie iar şi mai rău. Incepem să simţim oboseala, dar nu ne hotărâm să ne odihnim până nu se va lumina.

In sfârşit, zarea se împurpurează undeva, şi soarele, mult aşteptat, se iveşte din ape. Ca prin farmec, valurile îşi schimbă culoarea şi prind încet, încet, să se îmblânzească. Scrutăm zarea care se limpezeşte, sub ochii noştri, de neguri. Cum era de aşteptat, cât vezi cu ochii nu se arată decât dunga neştirbită a zării şi întinsul verzui, întrerupt, ici şi colo de rare coame înspumate.

Trebue să ne găsim la o depărtare bună de coastă. Eftimie propune, după socotelile lui misterioase, să punem capul la Sud-West, adică la Sud-Westul aproximativ al compasului nostru, şi ne încredinţează că vom putea admira, în curând, în tribord, Farul Sfântul Gheorghe.

Poate că avea dreptate omul, dar nu izbuteşte să ne convingă. Noi ţinem, morţiş, să vedem coasta.

In consecinţă, punem capul la West, şi ne îndreptăm, cu motorul, spre coasta care ne va permite să ne orientăm. Cel puţin aşa tragem nădejde.

A trecut un ceas, au trecut două, de când plutim spre

Apus, cu o viteză de aproximativ 5 noduri, şi coasta nu se arată. Ne cuprinde o vagă nelinişte. Poate vom fi „deschis" prea mult!

Abia după trei ore de mers, pe la ceasul 7 şi jumătate dimineaţa, se arată în provă linia nelămurită a coastei. Mai trece încă un sfert de ceas bun până să desluşim ţărmul jos şi pustiu şi, ceva mai la Sud, Farul Sfântul Gheorghe, singurul punct de reper care se găseşte pe coasta aceasta inospitalieră.

Am ieşit, vasăzică, ceva mai la Nord de far. Mai mult nu putem spune. O hartă bună, o alidadă şi un compas compensat, nu ne-ar fi fost cu totul de prisos în momentul acesta.

Dar, facem cum putem, cu mijloacele de la bord, adică ne considerăm orientaţi.

Odată „orientaţi", stopăm motorul şi navigăm cu pânze, spre Sud, în vederea coastei. Camarazii „cari n'au fost de cart" încep să iasă din cabină, cam ciufuliţi, dar cu moralul mai ridicat.

Deşi „am deschis" cam mult, şi nu am înaintat prea cu spor în noaptea asta de navigaţie, ştim acum cam unde suntem, şi ne propunem să ţinem, pe cât vom putea, coasta, spre Constanţa. Vom putea să ne ferim astfel de surprizele pe care ni le-ar putea rezerva mijloacele noastre slabe de orientare.

Ţinem deci coasta, lângă care se zăresc, departe, câteva lotci de pescari.

Dar iată că, abia ne-am lămurit, şi a început aventura care ne-a costat, cum se va vedea, multe ceasuri şi destule necazuri.

In ce mă priveşte, personal, nu pot să-mi fac o vină din faptul că nu am ghicit de la prima ochire, se semnificaţie pot avea aceste cutii de conserve care plutesc, între două ape, în jurul nostru.

Dar lupul de mare care ţine cârma, cred că mai văzuse pe undeva, asemenea fenomene.

Când ne-am dumirit cu toţii, era prea târziu.

Intrasem în cârmace!

Pe o întindere de câteva sute de metri în jurul nostru, pluteau mici geamanduri de plută şi de tablă, legate cu frânghii gudronate, împodobite, din loc în loc cu undiţe solide de bronz, care aşteptau să se înfigă în gâtlejul morunilor.

Furios, „căpitanul" trece la bară.

Facem o voltă în vânt şi dăm să ieşim la larg. Plăşile se ţin după noi.

Facem o voltă sub vânt. Cutiile de ghiveci, după noi!

O luăm în sus, o luăm în jos, nu e chip să scăpăm din plasă!

„Santa-Maria" se sbate ca un morun care a mişcat din undiţă, şi cam cu acelaş rezultat. Am izbutit, în sfârşit, să ne încurcăm bine. Frânghiile sunt împletite solid în jurul derivorului şi cârma „ţine" şi ea, cam într'o parte.

Punem în pană, şi ne apucăm de lucru. Cu cangea, cu ramele, cu mâinile, facem tot ce putem ca să ne desfacem chila. Scoatem din apă câteva zeci de metri de frânghii cu cârlige care ne sângerează mâinile.

Descurcăm, tragem, tăiem ici, tăiem dincolo, exclamând, din când în când, marinăreşte. Treaba asta ţine vre-un ceas bun.

In sfârşit, avem impresia că ne vom putea mişca. Punem capul la Sud şi plecăm cu pânzele şi cu o coadă impresionantă după noi.

Cu chiu cu vai, ne-am apropiat de Sfântul Gheorghe. După câteva sute de metri vedem în provă, săltând pe valuri, o mică baliză pescărească, un steguleţ sfâşiat, care ne vesteşte, pe semne, alte cârmace şi alte încurcături în perspectivă.

„Cârma babord: In larg!".

Prea târziu, şi de data asta. Nu, n'am intrat în alte cârmace, dar coada noastră s'a agăţat de alte cozi, şi acum cred că avem la remorcă, toate plăşile de moruni întinse pe coasta apuseană a Pontului Euxin.

Iar punem în pană, iar tragem, iar tăiem, iar descurcăm, iar ne încurcăm şi ne sfâşiem mâinile.

E momentul inspiraţiei nefaste.

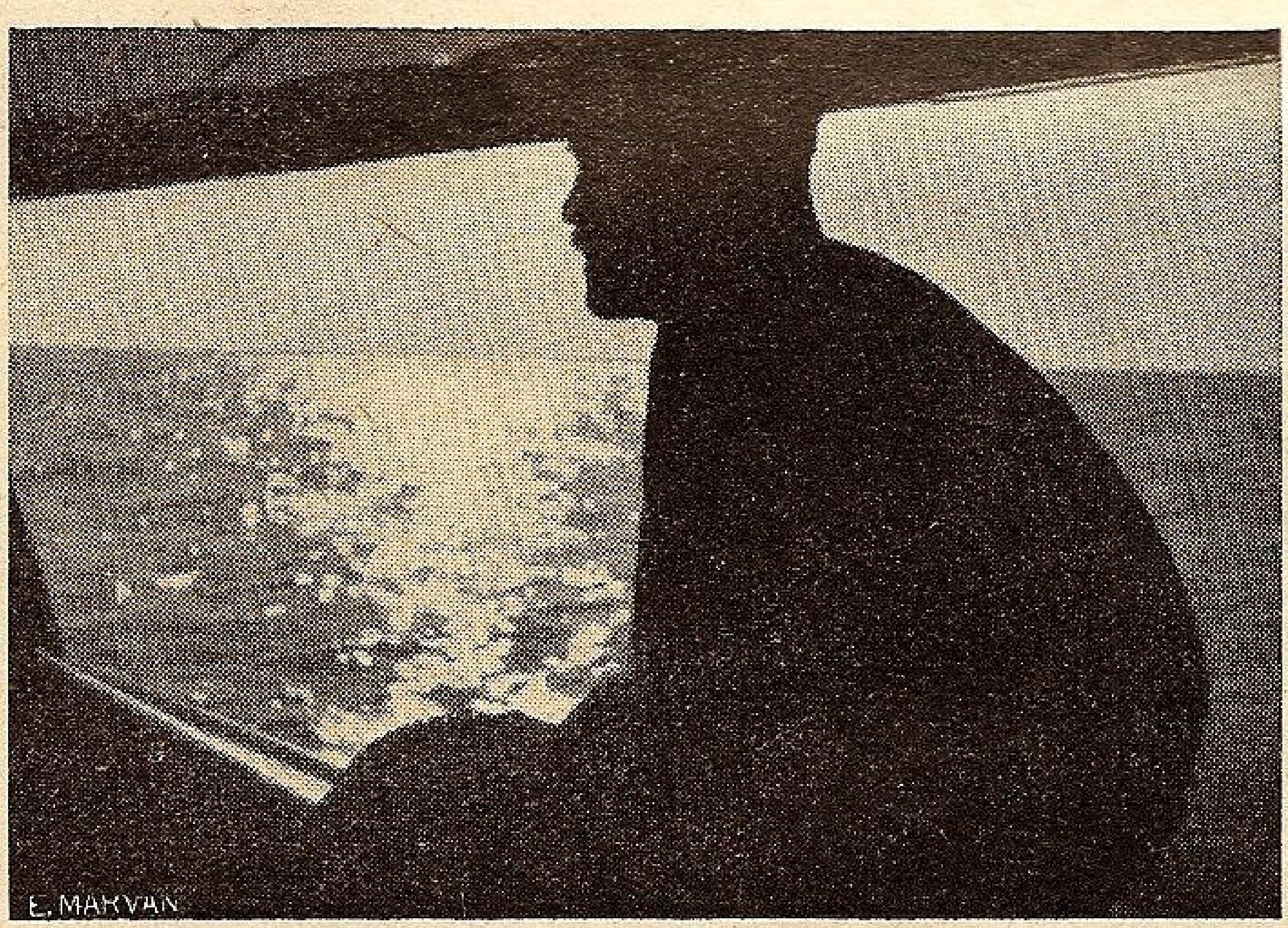
„Ia să punem motorul", zicem noi, „să ieşim în larg şi să ne scăpăm odată de această hidră cu cârlige şi cu tinichele!". Zis şi făcut.

Motorul porneşte, urue, urue sinistru şi noi rămânem pe loc. Accelerăm. Motorul se opinteşte, urue şi mai sinistru şi continuăm să stăm. Scoatem un panou, cercetăm şi ne lămurim repede. Elicea, scoasă din axul ei, smulsă de frânghiile încolăcite pe ea, stă inertă şi nepăsătoare, alături de arborele care se învârteşte cu furie, în gol. In schimb, pe lângă *presse-tuba* smucită de efort, se prelinge un pârâiaş vesel de apă de mare, care-şi caută loc de scurgere, spre fundul santinei.

Am făcut-o şi p'asta!

Am scăpat de motor şi, pe deasupra mai „facem şi apă". Marea e prea montată ca să ne gândim măcar la o reparaţie serioasă. Astupăm cum putem crăpătura.

După isprava asta, punem în pană, deşi eram destul de ancoraţi şi fără asta, ne ştergem de sudoare şi ne uităm unul la altul.



Luna luminează un drum auriu,... care nu duce nicăeri...

Motorul n'o să ne mai turbure, cu sgomotul lui, în restul călătoriei. Suntem acum, un vas cu vele, numai cu vele.

Ideia asta, nu ştiu cum, ne dă o emoţie care se manifestă cu un gol grozav la stomac. Ne aducem aminte că n'am mâncat de aseară.

Intru în cabină să caut merinde. Dar pas de mai găseşte ceva! Mateloţii noştri întinşi, în catalepsie, nu compătimesc cu noi. Chesoanele cu provizii sunt blocate.

— „Ni-e foame!". Ni se răspunde cu strâmbături foarte eloquente.

Dau, în cele din urmă, peste o bucată de pâine uscată. In chesonul din pupă am descoperit niţică brânză cu sos de benzină. De undeva a răsărit şi o sticlă de vin. Mâncăm cu disperare şi, pentru o clipă am uitat de toate necazurile.

Iată că dinspre coastă se îndreaptă spre noi, săltată de valuri, o lotcă pescărească. O urmărim cu încordare şi cu sentimente foarte opuse. Ce-or fi vrând aceşti hiperboreeni bălani, cu chipuri de piraţi? Vin să ne ajute sau sunt înfuriaţi că le-am stricat bunătatea de scule?

Ce intenţii va fi având bărbosul ăsta care stă la provă, cu o vâslă în mână?

Mestecând în grabă ultimele îmbucături, ne pregătim pentru orice întâmplare, cu gologani la îndemână şi cu un pistol la vedere. In această formaţie echivocă începem, pe ruseşte, pertractările. Sunt nişte bieţi oameni cumsecade, care n'au nici-un gând duşmănos. Din potrivă, fac şi ei ce pot ca să ne descurce şi să-şi scape cârmacele, pe care eram pe punctul de a le răpi.

Dar valul mare nu-i lasă să facă o ispravă ca lumea. De bine, de rău, ne-am mai desfăcut de frânghii, şi plutim acum din nou spre Sud, cu o trenă, parcă mai impunătoare, de parâme, tinichele şi bucăţi de plută.

Cu isprava asta, soarele s'a ridicat sus.

Avem un vânt de Sud-West, care nu e tocmai ce ne trebue nouă. Guvernăm greu, navigăm anevoie, cu o adiere slabă de bulină. Ancora plutitoare pe care o târâm după noi, ne taie orice încercare de avânt. Strângem cu greu vântul.

Nu ştiu cum se face că farul Sfântul Gheorghe ni se arată, ca o fantomă, când în provă când în pupă. Nu ştim ce să mai credem. Stăm pe loc? Derivăm?

Nedormiţi, sâcâiţi de atâtea potrivnice întâmplări, începe oarecare demoralizare.

Ca odinoară pe bordul caravellei căreia îi purtăm numele, şi care ducea pe Marele Genovez spre Lumea Nouă, încep murmure în echipaj.

Fără instrumente, fără motor, guvernând greu din cauza plăşilor agăţate de chilă, începem să vorbim de întoarcere.

Şi toate ar fi cum ar fi dacă n'am face apă, prin pressetubă.

„Căpitanul" are o clipă de slăbiciune şi convoacă un consiliu la bord. Suntem toţi pe punte. Eftimie o cam încurcă. Socotim cât mai avem înainte şi cât mai avem până la Sulina şi înclinăm spre întoarcere. Cel puţin în direcţia asta vom avea un vânt de mare larg, care ne va împinge cu mai multă uşurinţă spra gura Dunării.

La ora 11 dimineaţa, plouaţi şi cam ruşinaţi facem o voltă în vânt şi punem capul la Nord.

Navigăm tăcuţi, roşi fiecare de remuşcări, şi nici nu îndrăsnim să ne uităm unul în ochii altuia.

Ne îndoim de toate.

Sunt necăjit pe „Santa-Maria", care nu s'a purtat cum trebue, şi îi pun gând rău. O şi văd fără catarg, prefăcută în şalupă de Dunăre, plutind agale, între Turtucaia şi Olteniţa. Incepem să bombănim împotriva lipsei noastre de pregătire şi de prevedere. Cum să pleci pe mare fără cunoştinţe precise, fără instrumente de navigaţie: măcar *astrolabul* lui Columb să-l fi avut!

Farul Sântul Gheorghe abia se mai vede în pupă. Nu ne arde nici de mâncare. Către ora 3 după masă, vântul cade de tot. Abia mai înaintăm. Asta pune vârf furiei noastre. Cu calmul plat care s'a instalat, cine ştie cât ne vom bălăbăni prin meleagurile acestea!

In tribord se zăreşte un cargobot care se îndreaptă spre Sulina.

Ne bate gândul să cerem ajutor. Ce? Nici noi nu ştim precis. In cabină se consultă codul şi se alcătueşte un semnal, Mi se întind pe punte două stegulete legate unul de altul: un pavilion cu desen de şah şi o flamură care aduce cu steagul japonez.

— „Ce semnal e ăsta, Domnule?".

— „Semnalul de detressă!".

Detressă? Termenul îmi pare cam echivoc. „Detressă", ce e asta „detressă"?

— „Oameni disperaţi la bord!" formulează sentenţios Petre, la care simţul umorului nu a dispărut. Semn bun.

Intre timp, vaporul s'a depărtat, întorcându-ne spatele. Nu mai ridicăm nici un semnal! Noroc că s'a depărtat, că altfel păţeam şi ruşinea asta.

De când există navigaţia, „psichologia bordului" are ciudăţeniile ei. Francezii au un cuvânt *„groumage"* care desemnează această stare de spirit specială şi greu de definit, această atmosferă apăsătoare care se iveşte, în anumite împrejurări, pe orice vas.

In compoziţia ei intră o parte de oboseală, o parte din senzaţia siguranţei, o parte din nerăbdarea de-a ajunge la uscat, şi bântuie mai ales între novicii apei. Concluzia este un sentiment de neîncredere reciprocă şi... bârfeala comandantului.

Se vede treaba că această boală, trecătoare ca un grain, pe o zi cu soare, ne lovise şi pe noi.

La drept vorbind, ce motive de disperare aveam?

Nu e motor? Slavă Domnului, avem pânze? Nu e vânt, dar unde scrie că vântul trebue să bată tot timpul? Purtăm o trenă de frânghii agăţată de chilă? Sănătoşi să fim! Scăpăm noi de ele! O privire în santină ne arată că apa nu creşte prea mult.

Mare liniştită, zi frumoasă.

Incet, încet, depresiunea trecuse.

Fiecare rumegă în el remuşcările că ne-am întors din drum.

Vântul începe să crească. Ne uităm unul la altul şi ne înţelegem fără cuvinte.

„Căpitanul", hotărât, e cu mâna pe bară.

— „Paraţi flocul! Volta! şi suntem din nou în drum spre Constanţa.

Asta trebuia s'o facem mai de mult. Vorba lui Eftimie: „prea mulţi căpitani este aicea, bre!".

Iată-ne din nou alunecând de-alungul ţărmului nisipos şi pustiu, pe care de data asta îl ţinem la o distanţă respectuoasă. Iată-ne iar pentru a treia oară în dreptul Farului Sfântul Gheorghe, căruia îi dăm ocol de azi dimineaţă. Căci s'a făcut ora 7 seara, şi am mai îmbătrânit cu o zi(dacă nu cu mai multe).

Punem capul la Sud-West, pe drumul Constanţei, şi facem pregătirile pentru noapte. Imbucăm ceva pe fugă pompăm apa din santină, reducem pânza, şi rânduim cartul.

Eftimie intră în cabină, să se odihnească, şi eu rămân la eche, cu Feodoroff, ca să mai punem la punct jurnalul şi impresiile. Această a doua noapte de navigaţie, nu era în program. După socotelile noastre dela Sulina, acum trebuia să fim aproape de Constanţa.

Dar am pierdut, învârtindu-ne în loc, cu păţaniile noastre, o zi întreagă. Şi cu vântul acesta slab de bulină, nu ştim de loc când vom ajunge la ţinta noastră.

Numai că ultimele evenimente ne-au mai amarinat şi acum ne-am convins că, cu un pânzar, orice itinerariu precis, e cu neputinţă. Un calm plat de câteva ore, şi cine ştie când mai pui piciorul pe uscat. Şi când te gândeşti că Petre şi-a anunţat sosirea la Eforie pentru astă seară! La ora asta cucoanele sunt cu ochii pe mare, în aşteptarea navigatorilor. Iar navigatorii sunt pe undeva, pe lângă Sfântul Gheorghe, şi stau de vorbă în cokpit, cu scota pusă la tachet, cu vânt de bulină tribord.

E o noapte liniştită, cu val mic, care abia ne tanghează.

La ora 11 noaptea „căpitanul" a rămas singur la eche. Mă duc în cabină, să-mi repar puterile, pentru această navigaţie care nu ştim cât va dura. *(va urma)*

Dr. I. CLAUDIAN

La Malta

ordinele se execută

de c-dor IOSIF RĂȘCANU

La 25 Noembrie 1934, încărcat la 18 picioare, adică aproape jumătate, cu puntea plină de vite destinate Vallettei, a căror stăpân, unicul pasager pe bord era un evreu de înaltă statură, cu un zâmbet ironic, plin de mulțumire că afacerile merg bine, vorbind o limbă plină de cuvinte străine cu o pronunțare îndulcind moldoveneasca evreiască, vaporul Suceava se apropia de Malta.

Un tovarăș al negustorului de vite se găsea în Valletta ; așteptându-ne de două zile, venise cu avionul înaintea noastră. Comerțul cu vite românești în insulă se începuse dela venirea vapoarelor mari și mergea progresând, deși concurenții din Jugoslavia dădeau pe seama vitelor cornute românești tot felul de boli, ca să împiedice importul.

Vasul mergea cu vânt de pupă, dinspre Nord-Est și odată cu seara precedentă, valurile se măriseră sub presiunea vântului tot mai puternic.

Cerul sta tot acoperit, noaptea neagră lăsa să se vadă fosforescența crestelor de valuri, pronunțată iarna pe Marea Mediterană în nopțile lipsite de lună.

Vasul rula mai tare ca de obiceiu, dând semne de puterea crescândă a valurilor, care alergau dinspre răsărit chiar spre intrarea îngustă a portului Valletta. Vântul ce le împingea era cel mai rău pentru manevra de intrare în port.

Pe la miezul nopții începu să se zărească pe cer aureola luminilor din oraș, iar la două dimineața se zări farul Sant Elmo dela intrarea portului.

Poziția vasului era fixată.

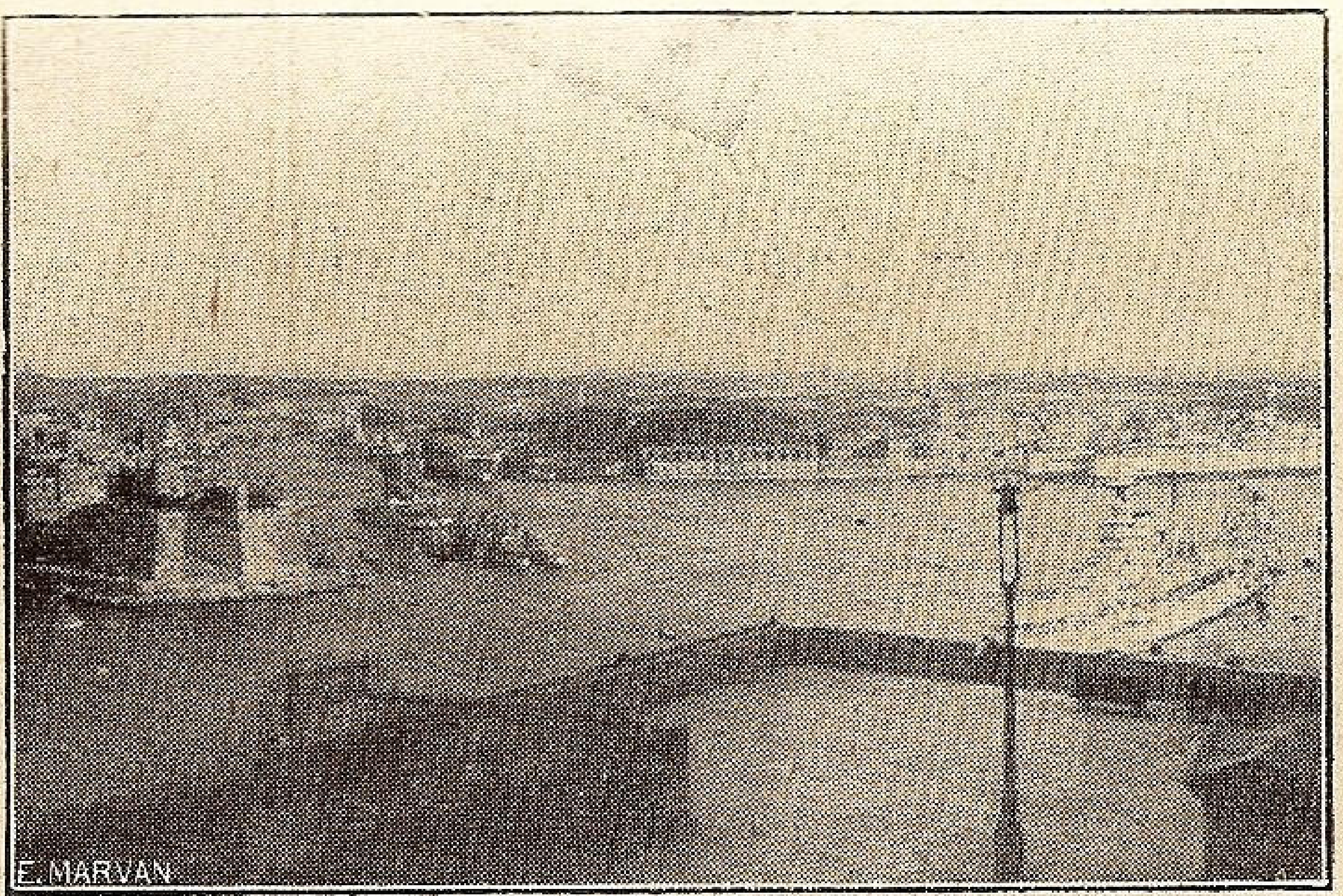
Intrarea în port pe un astfel de timp, în mijlocul nopții, era periculoasă, încât întorcând vasul în vânt și reducând viteza, ne menținem în aceiași poziție ; viteza redusă nu-i permitea să înainteze. Din când în când se releva poziția farului sclipitor, la orizont, în noaptea neagră.

Vântul se întări spre dimineață.

Ne-am luat drumul spre port, deși în gând mă îndoiam, că în zori, vom putea intra.

Valletta fiind port militar englez, intrarea vaselor de comerț era la discreția autorității Amiralității.

Și pentrucă siguranța portului militar era mai importantă decât a oricărui vas de comerț cu pavilion străin, plin cu oameni sau cu vite vii, accesul în port nu era posibil decât dacă venea pilotul maltez, care n'ar fi eșit în întâmpinarea vasului de comerț decât după ordin.



Vedere din Malta

Când autoritatea portului, vedea că intrarea în gură, între faruri, este periculoasă din cauza valurilor, pentru vasele de comerț a căror calități evolutive sunt inferioare celor de războiu, de teama vreunui accident ce-ar fi periclitat gura portului, înfundând-o, dacă vasul ar fi avut o avarie și s'ar fi lovit de cheu sau stâncă la intrare, nu pentru interesul vasului de comerț, pe un plan secundar, putea să ridice semnalul că portul este închis la unul din catargele Amiralității dela uscat și astfel nici un vas nu se putea furișa în port, căci pedepsele erau destul de mari pentru neobservarea regulelor.

Aceste pedepse, 100 lire amendă și închisoare în fortăreață pentru Comandantul vasului de comerț care aducea o ofensă legilor engleze, erau publicate în Cartea de Pilot engleză, reproduse în Cartea de Pilot franceză, într'un apendice împreună cu Regulamentul Portului Malta, încât orice căpitan de vas era dator să le cunoască, înainte de a se angaja să intre în port.

Peste acestea, la prima escală în Valletta cu vasul, la prima vizită ce se făcea la sosire, un agent al Căpităniei Portului, aducea gratuit la bord un Regulament al Portului, în care toate aceste lucruri erau scrise, încât în călătoriile următoare trebuia să se respecte toate dispozițiile ; în caz de neobservare nu era valabilă nici o scuză.

Când s'au stins luminile portului, iar lumina dimineții a lăsat să se vadă coasta, intrarea și digurile dela intrare, pe verga catargului Amiralității fâlfâiau pavilioanele Codului Internațional O D, ceia ce însemna că portul este închis .

Din izbiturile valurilor la coastă și în diguri, se ridicau jerbe înalte de valuri, cu spume albe, lăsând o pulbere fină de apă, care acoperea ca o ceață întreaga coastă și farurile.

Nu era posibilă nici apropierea, necum intrarea, mai ales că semnalul internațional era ridicat în două locuri, pe înălțimile din Valletta.

Incă un vas englez „Hobson's Bay“, cu prova în valuri, aștepta în fața portului, având pe el pasageri englezi pentru Malta, stând în legătură prin radio cu Valletta, de unde primise următorul mesagiu, ascultat și de telegrafistul nostru :

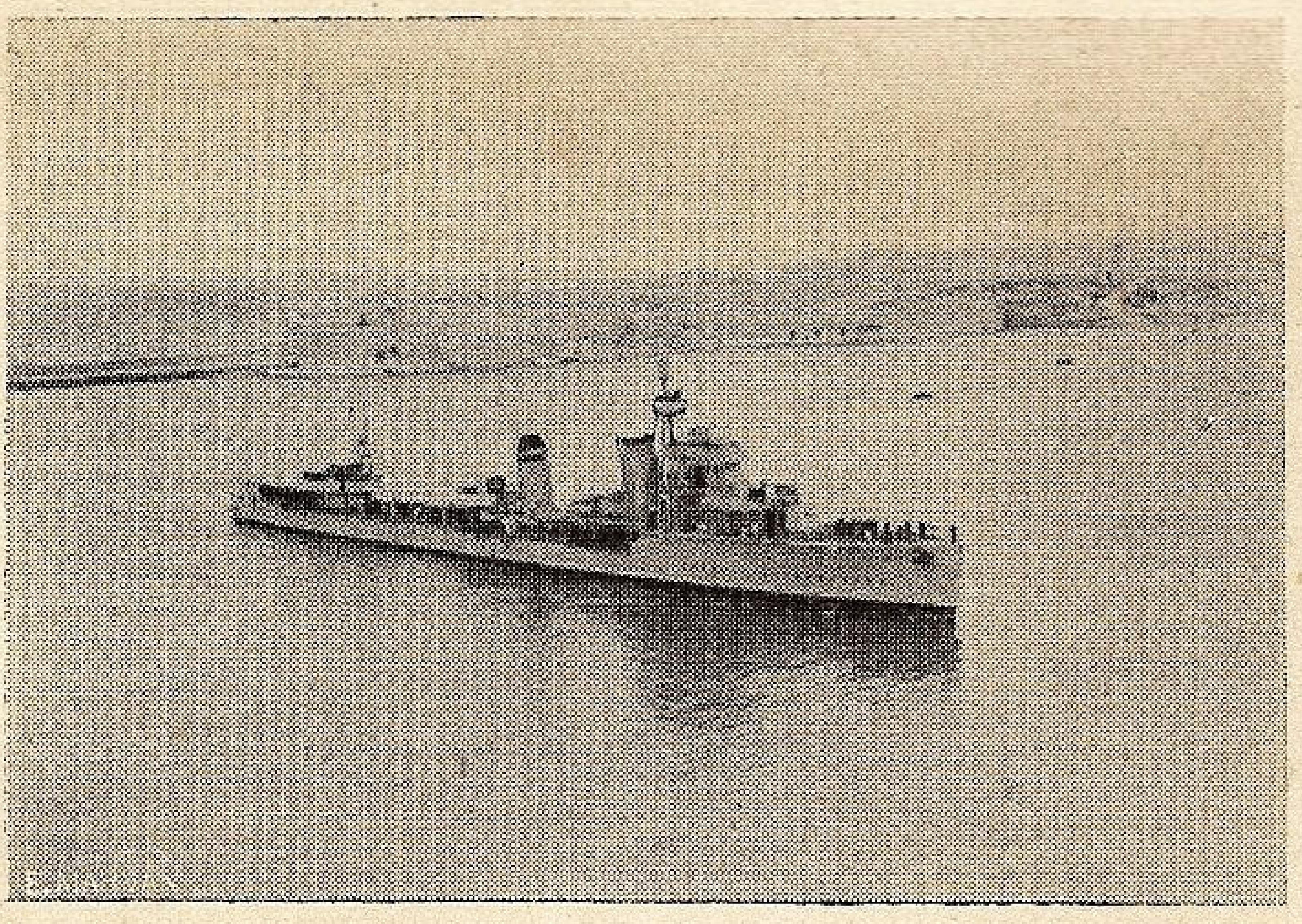
„Comandantului lui Hobson's Bay : Intrarea în Valletta este periculoasă, dirijați-vă la Marsa Scirocco sau după insulă“.

Incet, încet, vasul englez ridicându-se pe valurile tot mai mari, crescute cu vântul ce se întărea din direcția Nord-Est, se îndreaptă spre Nord, ca apoi să dispară în ploaie.

Am luat și noi acelaș drum, încălecând valurile care fac să tangheze vasul. Vitele încep să alunece pe punte, încât această situație nu este convenabilă. Mai mult ; viteza vasului scade, căci mereu elicea ese din apă, iar cârma încercă lovituri puternice când pupa se scufundă în val.

Incepem să ambarcăm apă peste provă.

Deși nu mai vedem vasul Hobson's Bay, telegrafis-



N. M. S. „Regina Maria“, în portul Valetta din insula Malta

tul urmăreşte comunicările ce le schimbă prin radio cu postul din Valletta.

La amiază îmi aduce următoarea radio-telegramă prinsă la postul nostru:

„Comandantului lui Hobson's Bay: După informaţiile Căpitanului de Port, intrarea la Marsa Scirocco începe a fi închisă, ancorajul este considerat nesigur, sugerăm aşteptaţi până mâine dimineaţă“.

In aceste împrejurări, în camera de hărţi, locul plăcut al comandantului de vas, unde stam singur, privind harta, studiam diferitele posibilităţi de a aştepta calmarea timpului, Cum nutreţul vitelor era pe sfârşite, încă pentru 24 de ore, ordon să-l raţioneze pentru 2 zile, gândindu-mă că în Mediterana şi la latitudinea joasă unde ne găseam, timpul rău nu ţine zile de-a rândul chiar pe timp de iarnă. Telegrafistul îmi aduce următoarea telegramă pe la ora 13, din partea agentului nostru din Malta:

„Comandant Suceava: Pilotul imposibil să vă vină, intrarea în port periculoasă, adăpost sub vânt de insulă aşteptând calmarea timpului“.

Toate aceste telegrame m'au determinat, odată cu speranţa că furtuna nu va ţine prea multe zile şi cu hotărârea de a împărţi nutreţul, să aleg această sugestie la care mă gândisem dar n'o adoptasem, până atunci crezând că, până în seară, tot va fi posibilă intrarea în port.

Norii negri ce fugeau pe cer, ploaia care cădea din abundenţă ridicând vânt şi mai tare, ameninţau înăsprirea timpului peste noapte, încât luând vântul din pupa schimbarăm drumul spre Cap Bombardo, pe la West de insula Gozo, trecând la adăpostul insulelor, unde însă nu aveam voie să ancorăm, pentrucă regulamentul englez nu permitea. De aceia pe coasta de sud a insulei nu este nici un far, nici cel puţin pe stânca Filfola în care ei fac tirul cu vasele de război în zilele de exerciţii, afară de farul dela Marsa Scirocco din capătul de Est al insulei şi farul dela Gozo din capătul de West, nevizibile la Sud de insule la o apropiere de trei mile.

Ca să recunoaştem coasta, facem un drum dela West spre Est, la adăpostul ei, pe o distanţă de 10 mile, cu viteza redusă; ne menţinem în calmul relativ, căci vasul rulează dar mai uşor. Pe hula ce ocoleşte insulele, vântul se menţine tot tare.

Spre asfinţit ploaia încetează şi sub lumina gălbuie a razelor ce străbat un colţ de nor mai rar, spre răsărit se arată insula Malta în culorile ei variate, pentru câteva clipe plăcute, semn, aşteptat de mai bine de o zi, că se va schimba timpul.

In adevăr, mai târziu rafalele vântului mai cad, norii se răresc după miezul nopţii şi mai târziu apar şi stele. De câteva ori repetăm drumul peste noapte la adăpostul insulelor.

Când se ivesc zorile, sdrobit de oboseala celei de a doua noapte petrecută la comandă, cu o oră sau două de somn furat pe canapeaua tare din camera de hărţi, ne îndreptăm spre Estul insulei, pe la Capul Marsa Scirocco, defilăm prin faţa baei deschisă vântului ce domină şi abia navigând cu 4 mile viteză pe oră, săltând pe valurile încă violente şi hula rămasă după vântul ce nu-şi schimbase direcţia dar care căzuse, ne îndreptăm spre Valletta.

Ia faţa portului ajungem pe la amiază, găsind încă alte 3 vase care aşteptau să intre în port, închis mereu, semnalul O D, din Codul Internaţional, fiind încă arborat la catargele Amiralităţii.

Negustorul de vite se afla pe punte, vedea casele luminate de soarele ce strălucea printre norii rari, albi, pe care acum îi mâna un vânt slab din Nord, însă hula rămasă este mare.

Când ne găseam la vre-o trei mile de farul St. Elmo, vedem un vas ce venea dela Nord, italian, dirijându-se spre port, intrând fără pilot.

Mirarea tuturor a fost mare şi în special a evreului care începu să comenteze defavorabil faptul că noi aşteptam (deşi mai erau încă trei vase engleze cari, ca şi noi, stăteau în afara portului). La acestea se adăogă vasul Hobson's Bay, care se apropie de port ridicând pavilionul „înţeles“ din Codul de Semnale, la comunicarea ce i-o făceau cu pavilioanele dela catargele Amiralităţii unde pentru câtva timp se scoborâseră O. D.

Vasul s'a dirijat spre intrare, unde între faruri la adăpost de diguri îl aştepta barca pilotului de port.

Imediat ce a intrat semnalele O. D. au fost din nou ridicate la catargele Amiralităţii.

Din partea agentului care ne vedea dela mal, primim următoarea comunicare prin radio:

„Azi intrarea este permisă, apropiaţi-vă să primiţi ordine“.

In strălucirea soarelui de miază zi, de pe comanda vasului unde se găsesc încă trei ofiţeri din marina regală română, pe lângă ofiţerul de cart al vasului, răsfoind cu toţii regulamentul englez al portului, manevrez între vasele care aşteptau la fel cu noi.

A doua oară semnalele O. D. sunt scoborâte şi în ochii noştrii un alt vas englez schimbând semnale cu postul dela uscat se dirijează spre intrare.

Evreul, îndrăzneţ, începe să ridice glasul, care până atunci nu i se auzise decât foarte slab din cauza răului de mare, spunând că ne este frică să intrăm în port.

Efectul acestei apostrofe se produce, ochii noştrii vor să descopere la catargul amiralităţii alte semnale decât O. D. ca să-i dovedim că n'are dreptate. Este o ambiţie copilărească care ne-ar da satisfacţie pentru provocarea ce ne-o face.

Soarele trece spre asfinţit şi, din direcţia în care ne găsim pavilioanele amiralităţii se proectează peste razele soarelui. Dela depărtarea unde ne găsim, după mesajul prin radio primit din Valletta dela agentul nostru, ofiţerii de pe comandă deodată sugestionaţi îmi spun că la catargul amiralităţii s'a ridicat semnalul O. E., adică portul este deschis.

Punând toată viteza iau direcţia portului, guvernând spre faruri.

Când ne găseam la vreo două sute de metri, ocupat să urmăresc mişcările vasului pe hula groasă ce-l scotea din aliniamentul intrării, înţelegând greutatea mare a angajării la gură între faruri unde va trebui să parăm ambardeele, las în seama celorlalți dela comandă observarea semnalelor.

In clipele de supremă supraveghere a mișcărei vasului și cârmei, sunt anunțat că s'au ridicat din nou semnalele O. D. și încă cu pavilionul de repetare: portul este închis.

Atunci răspund să ridice pavilionul înțeles, afirm că este prea târziu, întrucât o voltă m'ar fi derivat spre coastă pe hulă mare, sau ar fi putut să rupă cârma și vasul să fie rostogolit peste stânci, și mergând spre intrare mă angajez între faruri, cu toată viteza le evit și intru în port fără pilot.

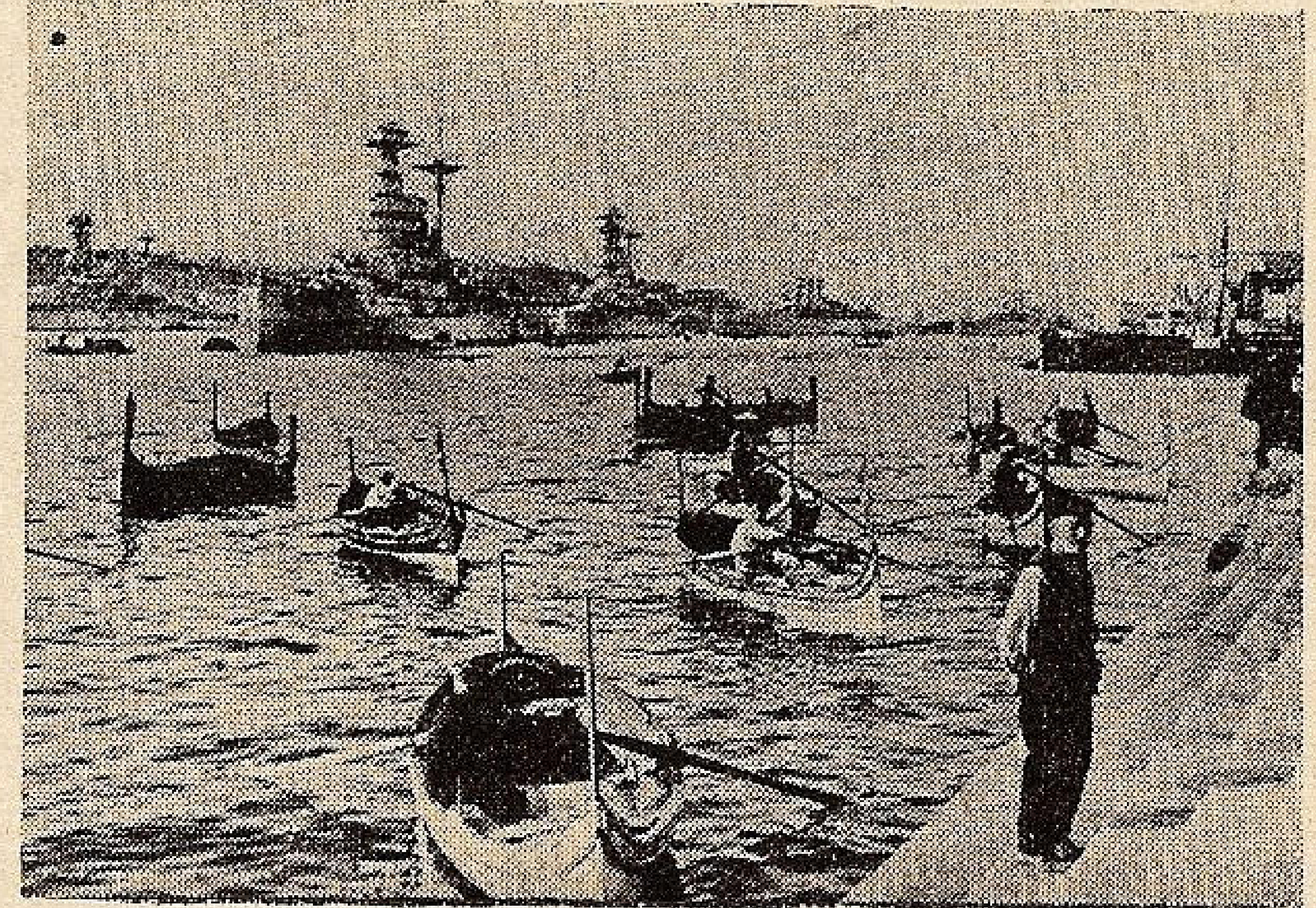
La adăpost de diguri răsturnând mașina, ancorez între geamandurile mari, libere de vasele de războí, neimpiedicând pe nimeni și aștept să-mi vină pilotul. Suntem chiar în travers cu postul de semnalizare, unde se văd bine acum semnalele O. D., luminate de soare.

Satisfacția noastră este mare, este plăcerea rafinată a unei manevre grele, reușite pe deplin, dar și evreul jubilează.

Bucuria nu durează decât vre-o zece minute, până ce sosește pilotul portului la comandă.

El este maltez; într'o limbă engleză pocită, îmi spune:

„Captain, ridicați ancora și eșiți afară din port, așa este ordinul".



In port la Malta

— Cum se poate, de ce să eșim afară din port, dacă am intrat? Mai bine să mergem la locul nostru să descărcăm vitele pentru Malta care nu mai au nutreț decât până diseară, îi spun eu.

— Imposibil, Captain, am ordin să vă scot afară din port. De ce ați intrat în port fără voie?

— N'am văzut semnalul. Era ridicat în soare, l'au confundat ofițerii de pe punte, mi-au spus că portul este deschis, adică semnalele O. E. în loc de O. D. și de aceia am intrat. Când m'am apropiat de faruri și am trecut de soare au văzut semnalul dar era prea târziu, nu mai puteam întoarce.

— Nu, Captain, vira ancora, și mergem afară. Și arătându-mi dantura albă, râdea cu noi cu toții.

Evreul nu știa nimic din cele ce se petreceau la comandă.

La postul amiralității semnalul se repetă, conform uzului, portul este închis. Era ora două după masă.

O șalupă venind dinspre Căpitănia Portului se dirijează spre noi. Pilotul îmi dă explicația că este șeful pilot care vrea să vorbească cu mine. Mă arăt la comandă în bordul unde se găsea șalupa.

Cu megafonul pilotul mă întreabă de ce am intrat în port și-mi spune să ies afară, păstrând pilotul la bord.

Ii răspund la fel că n'am văzut semnalul, îi repet și îi adaog că nu ies din port, pentrucă vitele nu mai au nutreț.

Șalupa se depărtează și cer pilotului dela comandă care râde și se amuză de noi, să ridicăm ancora și să trecem la postul nostru.

— Nu, Captain, nu putem face asta, trebuie să ieșim afară din port.

— Dar am văzut la amiază un vapor italian, intrând în port singur, fără pilot, ca și mine.

— Da, va plăti o sută lire sterling amendă, pentru că n'a ținut seamă de ordinul amiralității.

Rezistența mea începe să slăbească; este vorba de o sută lire, care poate fi fost mai convenabil de cheltuit, decât de a pierde timpul și combustibilul inutil în așteptare în mare, dacă armatorul ar fi putut înțelege situația.

La auzul acestui lucru, care confirma aplicarea strictă a regulamentului portului, ce s'ar fi spart în capul meu, începusem să mă conving că unica soluție rămânea tot aceia de a ieși afară din port.

O altă șalupă militară cu un căpitan în uniformă, încins cu sabia și cu doi soldați armați se apropie de noi. Căpitanul luând megafonul, cu o figură plină de dispreț și indignare strigând în englezește, mi se adresă:

— De ce ai intrat înăuntru? Eși afară.

— N'am văzut semnalul, era în soare.

Imi repetă din nou: — De ce ai intrat înăuntru? Eși afară.

— N'am văzut semnalul, îi repetai.

— Eși afară.

Dând ordin la prova să angreneze ancora ca să virăm la bord, prin megafon i-am repetat:

— Am primit un mesagiu să mă apropii de port că intrarea este liberă, am vite pentru Valetta, care nu mai au nutreț, nevăzând semnalul, am intrat.

— Ce spui? mă întrebă din nou pe acelaș ton supărat, repetându-mi din nou să ies afară.

Șalupa aștepta lângă noi. Și marinarii din ea erau furioși.

Vinciul ancorei începu să scârțaie, ancora se ridică și când ne luarăm drumul spre eșire, șalupa plecă spre căpitănia portului.

„La Malta ordinele se execută".

Cel mai furios, dintre noi toți, era evreul. Ii dădeam o lecție de răbdare, dar și el se răzbuna pe englezi ocărându-i cât putea.

Pilotul se găsea la bord, eșirea vasului din port se făcea mai ușor, de cât intrarea care era periculoasă.

Pe la ora trei după masă, ne plimbam din nou în fața portului, râzând de întâmplare și de evreul care de ciudă scoborâse în cabină să-și aline, lungit pe pat, răul de mare și furia. Eu mă gândeam la consecințe, la măsurile ce le va lua amiralitatea cu mine, după ce voi intra în port.

Când întrebam pe pilot ce o să-mi facă, râzând cu toată gura, arătându-și dinții albi, îmi răspunse:

— Eu nu știu.

După câtva timp se ridică un semnal de patru pavilioane; era numirea unui vas englez ce luvoia și el afară, căruia i se comunica să intre în port. Imediat după terminarea semnalului cele două O. D. erau din nou ridicate la vergă.

Abia la 4 h. 30 m. după amiază când ziua era pe sfârșite, la catargul amiralității se ridică semnalul nostru și ordinul de a intra în port iar după aceia se repetă semnalul și pentru celelalte două vase care se găseau la larg.

De data aceasta, manevra de intrare a fost mai ușoară; hula căzuse și când întunericul se lăsa peste Valletta vasul era legat cu pupa la cheu în fundul portului.

Abia libera practică luată și pavilionul de carantină scoborât, se urcară la bord doi locotenenți de marină, încinși cu sabia, dintr'o șalupă militară armată și mă poftiră în salonul vasului.

Imbrăcând în grabă sacoul de marină cu galoane de ofițer superior, când am scoborât și m'au văzut, s'au sculat în picioare, m'au salutat și grav s'au așezat la masă după ce le-am făcut semn să stea jos, luând fiecare câte o foaie de hârtie pe care au scris interogatoriul ce mi-l luau, pentru ca apoi amiralitatea să hotărască.

Toți din jurul meu erau gravi și tăcuți.

După ce m'au întrebat de unde vin, când am plecat, ce încărcătură am la bord, câți pasageri și echipaj, cu un aer de jenă m'au întrebat de ce am intrat în port când semnalul era ridicat că portul este închis.

Printr'o inspirație fericită, cunoscând orgoliul englez și severitatea legilor le-am răspuns prompt:

— N'am vrut să ofensez legea portului. Nu eu am cetit semnalul, ci trei ofițeri din marina regală, pe care îi arătai în celalt colț al salonului, fiind cu toții în uniformă de marină și un ofițer de cart la comandă, ce s'au înșelat confundând litera D. cu E. din cauza luminei soarelui din spate. Când au văzut veritabilul semnal O. D., după ce pavilioanele nu se mai proectau pe soare, mi-au spus, însă era prea târziu: nu mai puteam întoarce vasul căci aș fi căzut peste diguri și de aceia am intrat în port, eșind afară la somațiunea ce mi-a fost făcută de șalupa militară.

Complectându-și foile, s'au ridicat în picioare și salutându-mă militărește și respectuos au plecat, spunându-mi ca a doua zi la ora 10 dimineața, să trec la Căpitănia Portului.

După ce au ieșit din salon, agentul m'a întâmpinat și m'a felicitat de inspirația care am avut-o să mă îmbrac în uniforma gradului meu de marină și de răspunsul ce l'am dat că n'am avut intenția să ofensez legea engleză.

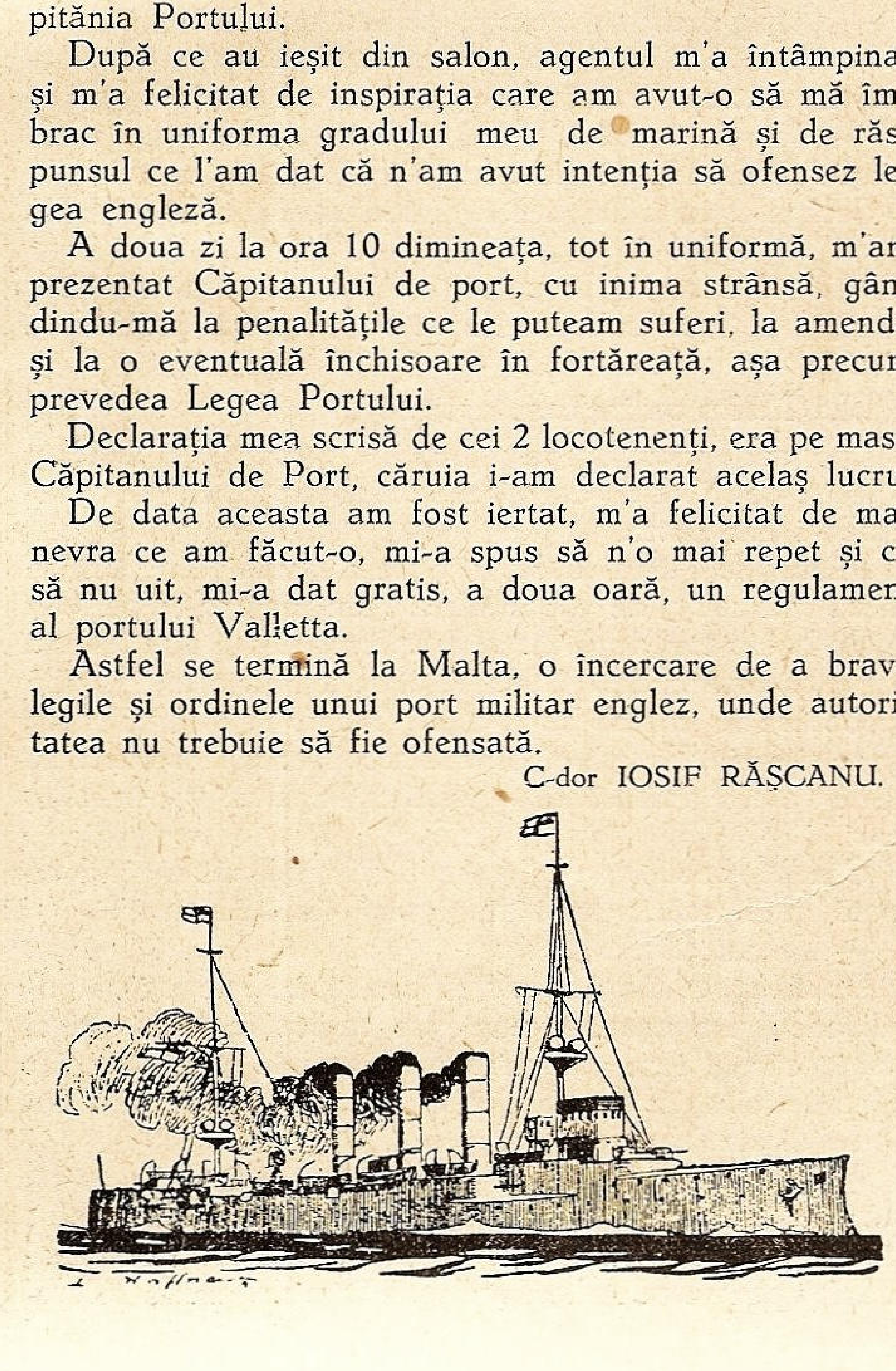
A doua zi la ora 10 dimineața, tot în uniformă, m'am prezentat Căpitanului de port, cu inima strânsă, gândindu-mă la penalitățile ce le puteam suferi, la amendă și la o eventuală închisoare în fortăreață, așa precum prevedea Legea Portului.

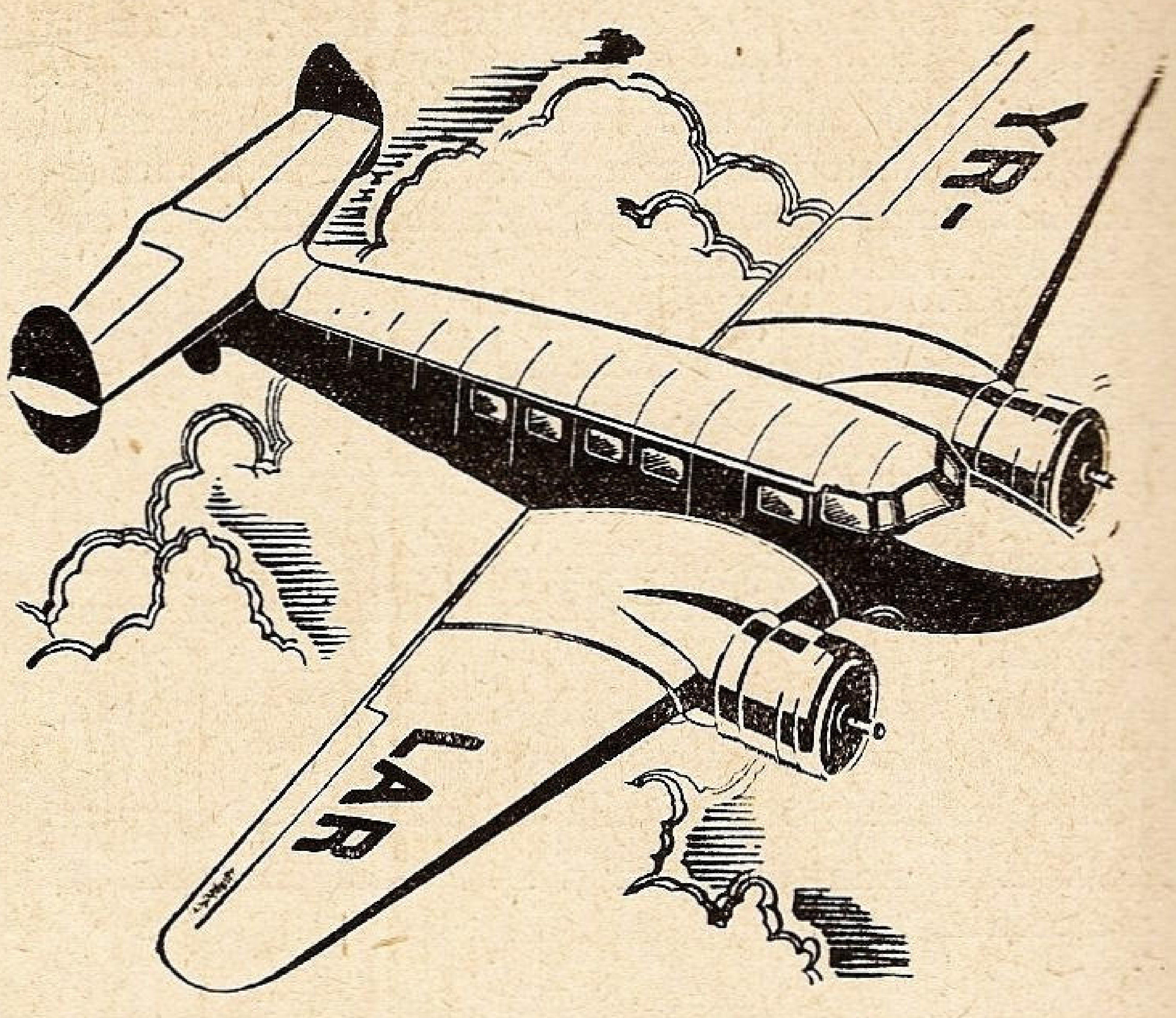
Declarația mea scrisă de cei 2 locotenenți, era pe masa Căpitanului de Port, căruia i-am declarat acelaș lucru.

De data aceasta am fost iertat, m'a felicitat de manevra ce am făcut-o, mi-a spus să n'o mai repet și ca să nu uit, mi-a dat gratis, a doua oară, un regulament al portului Valletta.

Astfel se termină la Malta, o încercare de a brava legile și ordinele unui port militar englez, unde autoritatea nu trebuie să fie ofensată.

C-dor IOSIF RĂȘCANU.





CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ȘI SECURITATE SUNTEȚI

ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANȚA, BALCIC, GALAȚI.
ÎN 2 ORE LA TIMIȘOARA, ARAD, CLUJ, IAȘI, CERNĂUȚI, CHIȘINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ȘI VARȘOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloți experimentați, supuși celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului grație radioului, acestea sunt garanțiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigației aeriene în văzduhul romănesc

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

Rugăciunea marinarului

Spre tine, O! Doamne, prea mare şi atotputernic,
Stăpân al cerurilor şi al adâncurilor,
Stăpân al valurilor şi vânturilor,
Noi, oameni de mare şi de răsboiu,
Ofiţeri şi ostaşi ai României,
De pe această navă, înălţăm inimile noastre.
Apără şi întăreşte cu credinţa Ta naţiunea noastră
Apără şi întăreşte pe Regele nostru,
Dărueşte dreptate, glorie şi putere pavilionului tricolor!
Pune asupra vrăşmaşilor frica Ta;
Dă-ne victoria şi oţeleşte-ne în apărare cu piepturi de oţel
Mai tare ca oţelul ce încinge această navă;
Binecuvintează, Stăpâne, casele şi părinţii noştri ce sunt departe;
Binecuvintează în amurgul nopţii liniştea poporului şi a ţării:
Binecuvintează mormintele eroilor noştri,
Binecuvintează-ne pe noi, care pentru ei veghem armaţi pe ape.

AMIN

Chemarea mării

Chemarea ta e veşnic vie 'n mine
Sunt eu, o! mare, — acel ce-i ceri iubire!
De când te vreau, de când gândesc la tine!
Din anii trişti neşterşi din amintire...

Plecat spre tine-am fost adesea mare...
Destinul meu ciudat mereu îmi curmă
Un drum spre necuprins de zare...
Pe căi de gând mă reintorc în urmă.

Când lopătam pe uriaşele galere
Şi străbăteam întinsuri nesfârşite,
Purtam în lanţuri nu a mea durere...
Ci dorul meu de şoaptele-ţi iubite.

Ce stranii fură toate a mele existenţe,
Doar între cer şi apă... De tine 'mi amintesc
Mereu răsună 'n mine lichidele cadenţe
A valurilor glasuri, tumult în mine cresc.

...Aud din nou cadenţa lopeţilor sunând...
Pe tine mare neagră, cu aur şi purpură,
Pe nave feniciene durerea mea purtând
Cu inima 'necată de dragoste şi ură

. . . .

...Apoi o altă viaţă... plecaţi pentr'o regină
Cu gânduri mari şi bune noi am pornit spre moarte
Spre zări necunoscute duceam cu noi lumină
Să căutăm pământul de ceialaltă parte!

. . . .

Acum născut departe de tine îmi plâng soarta
Mereu încerc, zadarnic, cu tine să rămân
Căci alte piedici grele, ce zăvorîră poarta
Ce duce înspre tine, cu piedici noi se'ngân!...

Mă'ntreb: acei ce astăzi m'opresc din drum spre tine
Şi nu 'nţeleg chemarea din mine nu's acei
Ce'n altă existenţă alăturea de mine,
Au suferit cu mine în lanţuri anii grei?

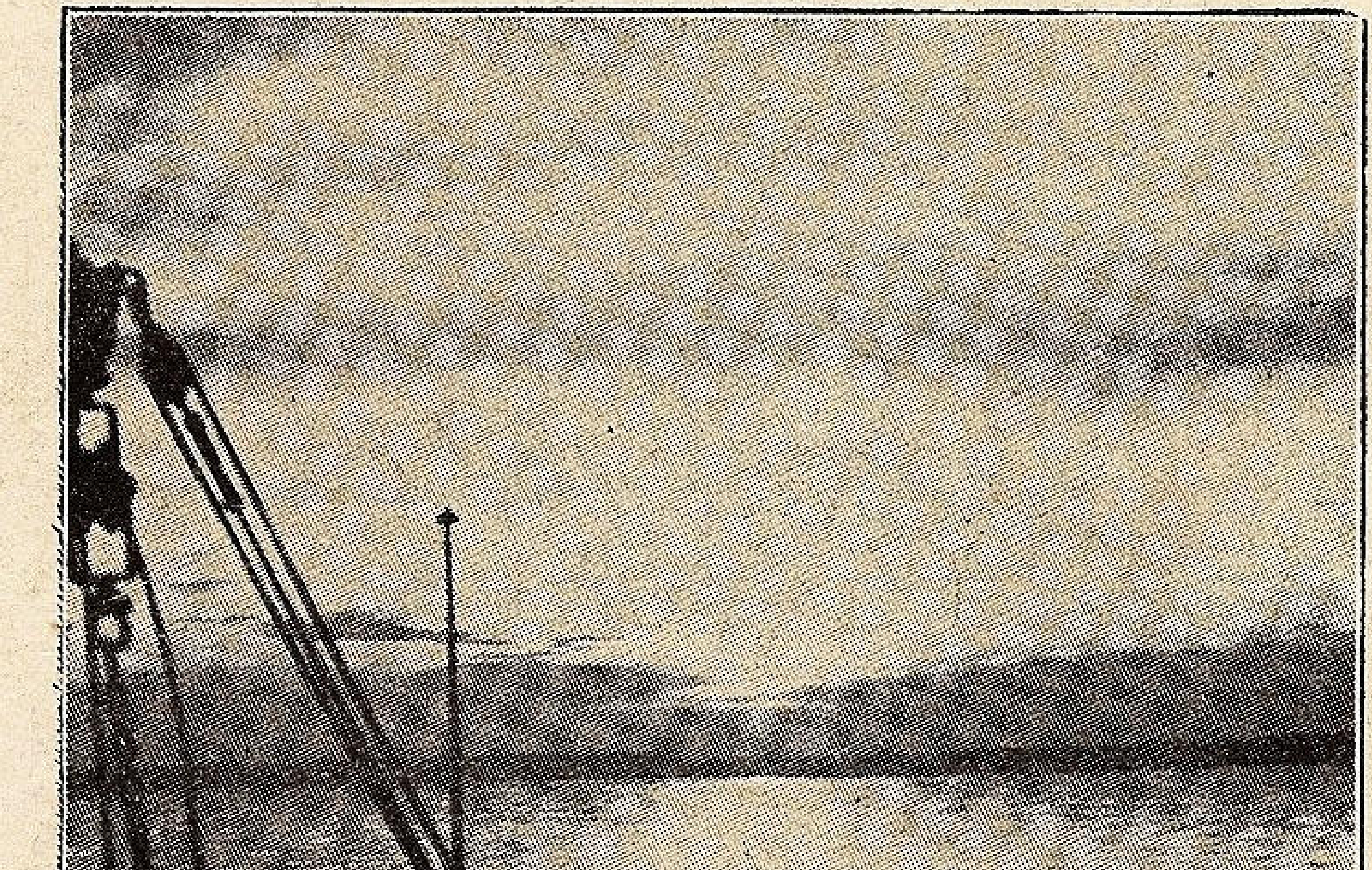
Azi ei sunt pretutindeni şi mult mai rari ca mine...
Şi 'mi poruncesc chiar dânşii că să rămân departe
De tine mare dragă — şi'n suflet, în ruine,
Prefac albastre visuri în dorul meu de moarte!

. . . .

Adio, mare dragă, a sufletului doamnă,
Stăpâna mea de veacuri de suferinţi amare!
Nimic nu îţi voi scrie de azi şi până'n toamnă...
Abia atunci destinul îmi va deschide-o zare!

Pornesc din nou pe drumul ce duce'n zări senine
Şi neştiut voi duce spre tine — un gând — mereu
Prinos măririi tale: iubirea mea de tine...
Adio, mare, leagăn al sufletului meu!

NAKY VAL



ZIUA APELOR

BALCIC

In ziua de 26 Iunie a. c, la orele 17, s'a serbat în acest port „Ziua Apei" cu următorul program: Serviciul Religios, o cuvântare ocazională, coruri de copii, elevi ai gimnaziului şi Şc. Industriale de fete; străjeri şi premilitari nu au fost: primii sunt în vacanţă, iar premilitarii duşi la munca de folos obştesc.

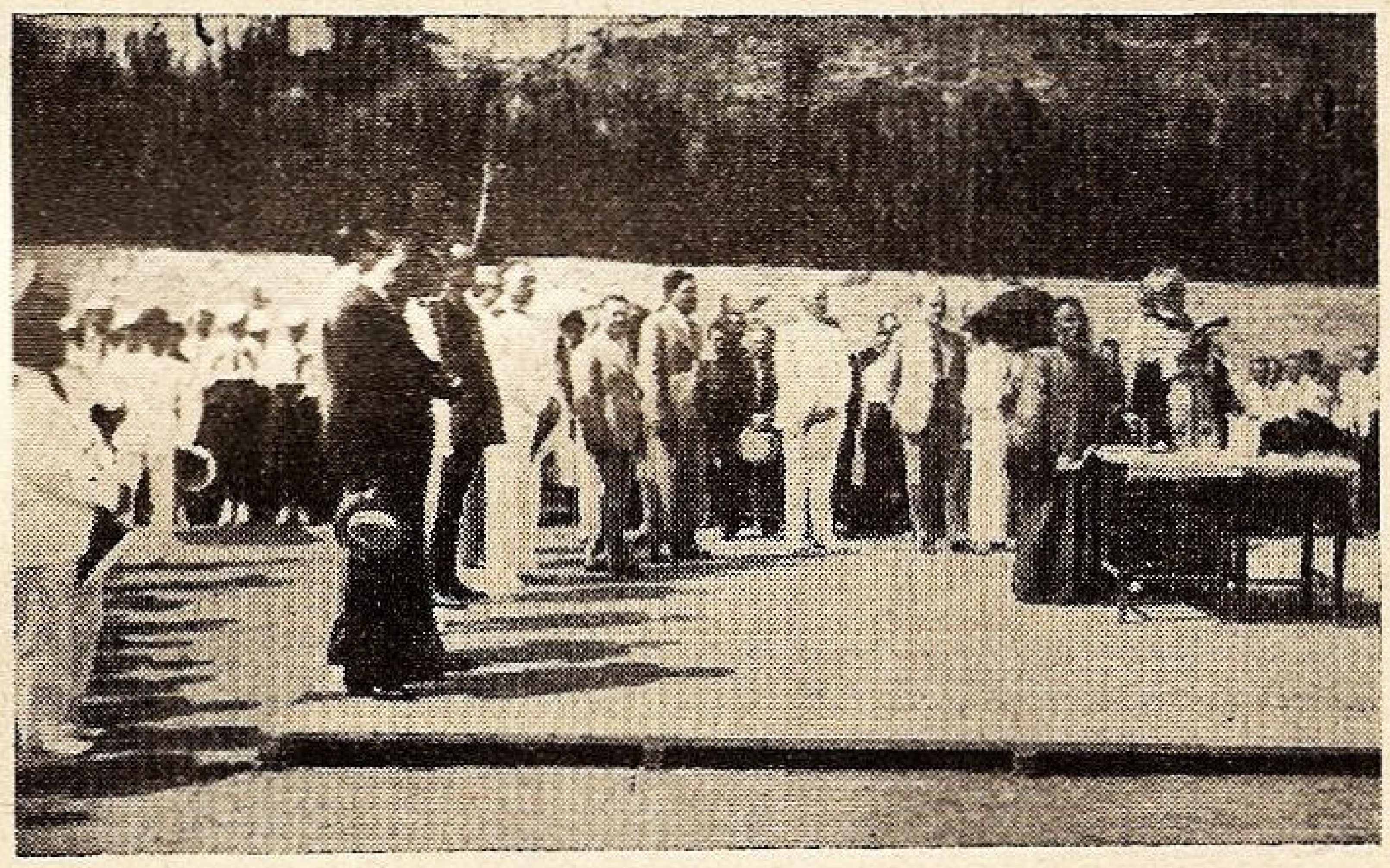
După program s'au făcut curse de bărci cu motor, care au plimbat pe toţi elevii şcoalelor.

Au participat autorităţile în număr mic, deşi au fost invitaţi formal de noi, echipajul Canonierei Ghiculescu, Comandantul Garnizoanei şi un public numeros. Serbarea a luat sfârşit la orele 20.

Girantele Căpităniei,
Ofiţer de Port, *G. Barozzi*

CETATEA ALBĂ

Serviciul religios, sfinţirea apei, s'a oficiat de către preoţii Catedralei Cetatea Albă, la ora 9 dim., răspunsul fiind dat de către Corul Soborului, în prezenţa D-lui Prefect al judeţului, a D-lui Comandant al Garnizoanei, a D-lui Primar al Municipiului, a autorităţilor civile şi militare, a întregului corp ofiţeresc din garnizoană, a străjerelor, străjerilor cum şi a unui numeros public.



Cetatea Albă: Binecuvântarea apelor

Estrada, debarcaderul portului Ligei Navale şi terenul unde s'a desfăşurat serbarea au fost frumos împodobite cu pavilioanele Marinei Regale, şi cu drapele tricolore; pe catargul debarcaderului s'a ridicat pavilionul Ligei Navale, iar al Crucii Roşii în timpul cât s'a oficiat serviciul divin.

După terminarea serviciului religios, a luat cuvântul d. Preşedinte al Filialei care a spus următoarele:

„Astăzi sărbătorim din iniţiativa Filialei L. N. R. Cetatea Albă „a patra oară în oraşul nostru „Ziua Apelor" şi în câteva cuvinte vreau să explic de ce sărbătorim ziua apelor şi care „este importanţa acesteia în viaţa noastră. Marea şi apa „este dătătoare de viaţă şi sănătate, este puterea şi bogăţia; „uitaţi-vă la chipurile bronzate ale acestor bravi marinari: câtă „sănătate este în trupurile lor puternice şi vânjoase; uitaţi-vă „la aceşti copii care se joacă pe plajă, — ei acumulează sănătatea prin razele soarelui şi mângâerea valurilor mării. „Aş dori să văd întinsul litoral al Mării Noastre plin de copii „şi tineret care să se bucure de binefacerile naturei.

„Dar Marea aduce nu numai sănătatea trupească, ci ea oţeleşte şi formează caractere, învaţă pe oricine să privească în „faţă pericolul, formând oameni întregi aşa de necesari ţării „noastre.

„Nicăeri, cum a spus marele poet Victor Hugo, ruga nu este „mai aproape de Dumnezeu decât atunci când eşti între cer şi „întinsul Mării.

„Este simbolic că, marinarul plecând cu corabia pe mări şi „oceane, în ţări depărtate, nu părăseşte niciodată solul patriei „sale. Ce-l leagă pe marinar de patria sa? Acest tricolor sfânt „care fâlfâe sus pe catarg şi care este legământul sfânt „cu pământul natal, după cum spunea un poet marinar român „despre pavilion:

Nu costă mult, nu-i ceva rar;
E doar o pânză de astar...
Dar pentru noi nu-i pe pământ
Nimic mai scump, nimic mai sfânt,
Ca simbolul cu trei culori
Ce-l fluturăm pe'ntins de mări!

Sub paza veşnică şi sfântă
Pe noi nimic nu ne 'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare!

„Apa este puterea, acest lucru se ştia încă în antichitate „când s'a divinizat marea.

„Cine deţine puterea pe mare, este stăpân pe pământ; chiar „în zilele noastre cea mai puternică ţară este Anglia, graţie „marinei sale care controlează întinsul mărilor şi oceanelor.

„Cuvântul ei este hotărîtor pentru pace sau război, pentru „victorie sau înfrângere. Iar ţara aceasta care stăpâneşte a „patra parte din lume, s'a format dintr'o insulă cu sol sărac „mai mică decât ţara noastră, graţie marinarilor săi.

„Ţara noastră ca să fie puternică şi stăpână pe coastele „Mării Negre, trebue să aibă o marină militară puternică şi „bine dotată.

„Apa este şi bogăţie, — popoarele bogate au fost totdeauna „acelea care au avut o marină comercială bine desvoltată. „Fenicienii, Cartaginezii, în antichitate, Genovezii şi Veneţienii „în epoca medievală au dovedit aceasta cu prisosinţă; dar şi în „timpurile noastre există o ţară mică în nordul Europei cu solul „sărac şi sterp, format din munţi şi fiorduri, acoperit cu zăpadă „aproape întregul an,— această ţară este Norvegia—totuşi este „una din cele mai culte şi bogate ţări, deoarece posedă o marină comercială considerată a patra din Europa, care aduce „în această ţară friguroasă bogăţie şi soarele tropical acumulat în produsele ţărilor calde, pentru hrana copiilor ţării „sale, cari nu duc nici o lipsă.

„Tocmai ţara noastră are nevoie de o marină comercială bine „desvoltată deoarece numai a 20-a parte a bogăţiei solului nostru „proverbial este exportat cu vasele noastre, iar restul cu vase „străine, cărora le plătim un tribut care atârnă greu pe umerii „acestei ţări.

„Liga Navală Română, a fost înfiinţată acum 11 ani de un „grup de oameni inimoşi, iubitori de mare, tocmai în scopul „de a creia în ţara noastră o marină naţională puternică, formând un curent în opinia publică şi atrăgând atenţiunea tuturor asupra importanţei ce trebue dată mării în viaţa noastră „de stat.

„A fost puternic sprijinită, dela suirea Sa pe tron, de Iubitul „nostru Suveran, care a luat preşedinţia activă a acestei Ligi „şi care, cu fiecare ocazie îndeamnă poporul său spre Mare. „Nu pot termina această cuvântare, decât cu cuvintele regale: „*Nimeni mai mult ca mine nu s'a bucurat când a primit vestea „acestei iniţiative; m'am bucurat căci firea mea mă îndeamnă înspre tot ce are a face cu marea şi marina. Opera cea mai naţională ce trebue îndeplinită de Liga Navală Română începe de „azi înainte. E o operă la care nu trebue să se înhame numai un „comitet restrâns de oameni de bunăvoinţă, ci masa cea mare a „populaţiei româneşti.*

„*Iubirea de mare şi spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educaţia unei naţiuni şi aş avea o nespusă mulţumire dacă „Liga Navală Română va reuşi pe deplin să propage în mulţime „această dragoste şi acest spirit.*

„Trăiască M. S. Regele Carol II, Preşedintele nostru activ.

„Trăiască Marele Voevod Mihai, care a primit în iarna „aceasta botezul mării, în timpul furtunei pe distrugătorul „Regina Maria".

„Trăiască Marina noastră Naţională."

In acest timp, muzica militară a cântat imnul regal, iar publicul a ovaţionat îndelung pe M. S. Regele.

După d. Preşedinte, a luat cuvântul d. Locot. Colonel Bârzeanu Gh. din partea garnizoanei, care într'o frumoasă cuvântare, a arătat importanţa acestei zile şi necesitatea de a sprijini iniţiativa Ligii Navale Române, în fruntea căreia stă însuşi Suveranul Ţării.

D-sa a mai arătat importanţa apei în istoria ţării noastre, a vorbit şi de fortăreaţa acestui oraş, începutul căreia este clădit de genovezi, cari au avut aci factoria comercială întărită în urmă de Ştefan Cel Mare.

După terminarea cuvântărilor s'a procedat la desfăşurarea programului după cum urmează: concursuri şi regate.

Concursul de regate s'a efectuat pe un triunghiu, fiecare latură având un km., după anunţul dat cu arma de pe şalupa Marinei Regale, la care semnal, bărcile pescăreşti în număr de

30 au pornit în acelaş timp pe ruta fixată pentru obţinerea premiilor oferite la acest concurs.

Premiile au fost obţinute de către următorii pescari:

1. *Bondarenco Feodor*	cu barca No. 374 . .	premiul I	Lei	300
2. *Osipenco Ivan*	„ No. 204 . .	„ II	„	200
3. *Taranenco Ivan*	„ No. 202 . .	„ III	„	100

La concursurile de înot a luat parte un număr de 35 participanţi, din care au reuşit să obţină premii următorii:

Innot 100 metri

1. *Berejic Valentin*	premiul I	Lei 100
2. *Buraga Vladimir*	„ II	„ 50
3. *Gheorghe Nicolai*	„ III	menţiune

Innot 200 metri.

1. *Petruşevici Tadeus*	premiul I	Lei 100
2. *Baltagi Pavel*	„ II	„ 50
3. *Gănescu Nicolae*	„ III	menţiune

Canotaj

Au luat parte patru echipe şi anume: Echipa L. N. R. seniori Echipa L. N. R. juniori, Echipa Marinei Regale şi Echipa străjerilor marinari; au reuşit: prima echipa L. N. R. juniori, a doua echipa L. N. R. seniori, a treia echipa Marinei Regale şi a patra echipa străjerilor marinari.

Regate de cuttere

Au participat cinci cuttere pe un traseu de 3 km., în formă de triunghiu, marcat de trei geamanduri-fanioane, colorate; ştartul s'a dat prin împuşcătură de pe şalupa Marinei Regale ce se afla acostată in portul L. N. R., rezultatul regatelor fiind următorul:

1. Cutterul „Olimpiada" proprietatea D-lui S. Iusipenco, condus de către D-l Mihail Rutta a sosit primul la start.

2. Cutterul „Nimpha" proprietatea L. N. R., condus de D-l Pavel Rutta a sosit al doilea.

3. Cutterul „Ladie Blue" proprietatea D-lui Locot. Bogza condus de proprietar, a sosit al treilea.

4. Cutterul „Ketty" proprietatea D-lui Stamatopol Afanasie, condus de D-l S. Iusipenco a sosit al patrulea

5. Cutterul „Meduana" proprietatea D-lui Leonid Maximov, condus de către proprietar a sosit al cincilea.

Neptun, Zeul Mărilor, a fost înfăţişat pe aquaplan de către membrii juniori Astranidis şi Harmsen.

După terminarea concursurilor s'a procedat la împărţirea premiilor de către D-l Preşedinte, D-l Secretar, şi comisiunea formată în acest scop.

După aceasta tot publicul participant a fost plimbat cu cutterele şi celelalte ambarcaţiuni ce au fost puse la dispoziţie de L. N. R.

Seara s'a organizat pe ţărmul Limanului, la sediul Filialei L. N. R., o serbare veneţiană, unde s'a petrecuut până în zori de zi, rada portului cât şi ţărmul fiind feeric iluminate, formând în ansamblul lor culorile naţionale.

In tot timpul nopţei debarcaderul a fost iluminat cu luminile proiectoarelor aranjate în culori naţionale, care oglindindu-se în apa liniştită a Limanului avea un aspect feeric; deasemeni cutterele filialei şi ale membrilor cum şi celelalte ambarcaţiuni au fost puse la dispoziţia publicului participant, pentru plimbări pe Liman în rada portului L. N. R.

Cetatea Albă: In timpul oficierii serviciului religios

CĂLĂRAŞI

Serbarea a fost organizată de d. *N. Critia*, căpitanul portului, cu concursul autorităţilor şi al Monitorului «Catargiu» care se găsea în port.

Dimineaţa s'a oficiat un Te-Deum, la care au asistat toate autorităţile civile şi militare, şcoalele, străjerii şi premilitarii. D. Maior *Şeicărescu* a ţinut o frumoasă cuvântare arătând importanţa apelor în desvoltarea neamului. D. Prefect Colonel *Vasile Nica* a vorbit de asemenea, exprimându-şi dorinţa creerii unui club nautic. A urmat concursul de bărci şi plimbare la Borcea.

După amiază s'au desfăşurat serbări nautice, cu întreceri între învăţători: bărci, sărituri, curse de raţe, purcelul la scondru, berbeci pe apă, alergări, etc.

Serbarea s'a încheiat cu o serată veneţiană şi rezultatul material a fost de 8.034 lei net.

GALAŢI

La ora 10 dimineaţa s'au adunat în faţa Palatului N. F. R, stolurile de străjeri şi străjere, premilitari, cu comandanţii lor, detaşamente de trupe şi şcoalele primare şi secundare din Galaţi împreună cu profesorii. Un public foarte numeros a ţinut să ia parte la această serbare, alături de comitetul L. N. R. Filiala Galaţi în frunte cu D-l Amiral *Roşca Eugen*, Vice Preşedintele Filialei, şi membrii comitetului C-dor *Pompiliu Georgescu*, inspector *Semenescu*, farmacist *Grozea*, Lt. C-dor *Dumitriu*, Int. Maior *Sârbu*, Profesor *Florea Iacob* şi Adm. Cpt. *Popescu Stoica*.

De asemenea se aflau de faţă D-l Colonel *Pompiliu Subotin*, Prefectul jud. Covurlui, D-l *Dimitrie Nanu*, secretarul gl. al Primăriei Municipiului, D-l *Dumitrescu*, chestorul oraşului, D-l *Borvizeanu*, preşedintele Camerei de comerţ, D-l *Misir*, dir. Băncii de Scont, D-l *Apostol Popa*, D-l insp. vamal *Ghiorghiu*, D-l insp. *Neniţescu*, D-l *Păun*, agent S. M R., Părintele *Todicescu* directorul Seminarului, D-l insp. şcolar *Gherincea*, D-l comandor *Steriopol*, Preşedintele Clubului nautic „Marina", Căp. C-dor *Ciocănescu Prohib* de la Clubul Nautic „Marele Voevod Mihai", D-l Căp. *Theodosiu* preşedintele cercetaşilor de răsboi, D-l *Crepen* şi D-l *Duplos* de la Comisia Europeană, D-l Lt. C-dor *Borş*, D-l Căp. *Munteanu* ajutor al Comandantului Portului, D-l ing. inspector General *Voiosu*, D-l Colonel *Gavrilescu* D-l Lt. Colonel *Panait* Comand. Reg. 11 Siret, D-l Colonel *Manoliu*, Preşedintele Trib. Militar, D-l Maior *Niculescu* Comand. companiei de jandarmi, D-l Lt. Colonel *Topârlan* Comand. Batalionului 3 Artilerie, D-l C-dor *Ionescu Em.* Comand. Grupului III Aviaţie, D-l Căp. C-dor *Albină*, Medic Maior *Ciofu*, şeful spit. Militar, D-l Căp. C-dor *Isvoranu*, Lt C-dor *Deleanu*, Căp. C-dor *Ulic*, Int. Căpitan *Dumitrescu*, Căp. *Ghiorghiu*, *Romulus*, Căp. *Popovici Enea*, Lt. *Răceanu*, Adm. Lt. *Altangiu* Adm. Căp. *Boeru Marin*, etc., precum şi Corpul Didactic primar şi secundar din Galaţi.

La ora 10.30 s'a oficiat un serviciu religios de către preoţii *G. P. Savin* şi *Vârgolici*. Răspunsurile au fost date de un cor de comandanţi de străjeri sub conducerea d-lui prof. *Ionescu Fulger*.

După serviciul religios Părintele *Savin* a ţinut din partea bisericii următoarea cuvântare:

Biserica şi Ziua Apei

De un timp încoace se obişnueşte a se sărbători, anumite instituţii, evenimente, personagii şi daruri ale vieţii omeneşti. Aşa avem, serbarea cooperaţiei, a eroilor, a mamei, a copilului, a laptelui, şi printre încă altele şi ziua apei. Dacă toate celelalte îşi au şi ele rostul şi importanţa lor, socot că nici una nu întruneşte atâtea condiţiuni avantajoase care impun tuturor o deosebită atenţiune că sărbătorirea apei, şi'n special a apei în cadrul ţării şi specificului nostru naţional, geografic, economic, medical şi poetic totodată. Vor vorbi alţii despre valoarea şi istoricul acestui dar al lui Dumnezeu din toate punctele de vedere, eu voi găsi că şi rostul meu de preot slujitor al Domnului, şi astăzi oficiind slujba în acest cadru sărbătoresc pe malul bătrânei şi poeticei Dunăre, dar şi datoria mea este ca că vă readuc în minte ce strânsă legătură este între biserică — şi religiunea creştină ortodoxă bine înţeles — şi apa, căreia Liga Navală îi face astăzi această frumoasă sărbătorire.

Apa, este după însuşi învăţătura Mântuitorului unul dintre elementele necesare celei dintâi taine: „De nu se va naşte cineva din apă şi din Duh nu va intra în împărăţia lui Dumnezeu", instituind prin condiţia aceasta că prin botezul cu apă şi prin Duhul Evangheliei lui Hristos numai, oricine poate să se numere între acei aleşi din lume, numiţi cu numele Lui: creştini.

Apa Iordanului a fost preludiul marei opere de mântuire, căci de aici Ioan a strigat: „*Iată mielul lui Dumnezeu care ridică păcatele lumii*". In apa Iordanului s'a făcut botezul Domnului, şi la apa Iordanului s'a arătat Sf. Treime.

Apa mării Tiberiade și Ghenisaretului au fost martore minunilor Domnului: valurile lor le-a potolit când erau înfuriate și pe ele ca pe uscat a umblat, — și din ele pe Petru apostolul l-a scăpat când s'a îndoit în credință.

Apa dela lacul Vitaida a vindecat pe mulți slăbănogi, iar la fântâna Samariei, Iisus a descoperit femeei samarinence că El este *„apa cea vie“*. Apa a curs și din coasta Mântuitorului și apa a fost și cea dintâi cu care Dumnezeu a făcut întâia minune la Cana din Galileia.

Apa este pentru biserică elementul ce prin rugăciune se sfințește și prin ea se gonesc boalele neputincioșilor și se dăruiește tămăduirea tuturora. Sfințirea apei la zi întâi, la intrarea în casă nouă ca și la orice început de activitate în societate, ne arată tuturor că biserica și religiunea creștină ortodoxă socotește apa ca una dintre cele mai vii și puternice elemente prin ajutorul căreia dă tuturor credincioșilor, prin credință și rugăciuni isvor de vindecări trupești și sufletești.

Apa este, după mamă, cel mai scump cuvânt al omului. Pe patul de moarte bolnavul, ostașul pe câmpul de luptă cu aceste cuvinte și dorinți scumpe închid ochii. Iar în țara noastră brăzdată de-a lungul și de-alatul cu ape mari și frumoase, cu marea cea nemărginită ca Dumnezeirea de care se vorbește numai cât o vedem prin majestatea ei, apa a fost este și va fi un dar al lui Dumnezeu. Și ca pe orice dar bun și folositor dat pentru ușurarea vieții noastre pământești, biserica îl preamărește în rugăciunile ei. Se roagă pentru „cei ce umblă pe ape“ se roagă pentru cei naufragiați, înecați și mai ales se roagă ca nourii să deschidă milostenia ploaiei celei binefăcătoare, iar la vremuri de mânii și inundații de asemenea se roagă să se înceteze urgia lor cea înfricoșată.

Deci fericit a fost gândul acelora care s'au gândit să sărbătorească această podoabă a lumii și pământului nostru românesc și atât de necesară hrană pentru viața omului în genere.

Biserica vede în apă mila și grija lui Dumnezeu pentru noi oamenii.

Inchei, cu gândul de a vă îndemna pe toți ca împreună totdeauna să ne rugăm Domnului ca apa să fie și trupului și sufletului și vieții noastre economice și naționale, numai și numai de cel mai mare folos.

Așa să ne ajute Dumnezeu.

D-l C-dor *Steriopol* din partea Ligii Navale Române filiala Galați, a spus:

E Ziua Apelor!

E ziua în care toată suflarea mărinărească comemorează cu pioasă aducere aminte și adâncă reculegere, pe toți eroii marinari cari au murit pentru apărarea apelor Patriei: 19 ofițeri, 12 maeștri și 240 subofițeri și marinari, adică 10% din tot ce avea Marina de Răsboiu, s'a sacrificat pentru apărarea Țărei, pentru unirea cea mare, pentru așezarea definitivă a Patriei în fruntariile ei firești de ape: Marea, Dunărea, Nistru și o parte numai a Tisei.

Vă rog să omagiați sfânta memorie a mucenicilor apelor noastre — printr'un minut de reculegere!...

*

E Ziua Apelor!

Zi, în care noi Românii serbăm de câți-va ani încoace, — cultul Dunărei și al Mărei Noastre!

Antichitatea se închina Dunărei, acestui „fluviu rege“— cum l-a numit poetul Jean Bart — considerându-l ca pe o personalitate sfântă.

La serbările mari ale Potentaților orientali din antichitate, preoții își spălau mâinele, simbolizând spălatul păcatelor, cu apă din Dunăre păstrată în ulcioare de aur.

Dacii serveau apa din Dunăre ca împărtășanie la plecarea trupelor la luptă, punându-i să jure, că nu se vor întoarce acasă decât numai după înfrângerea dușmanului.

Elementul sacru se superpunea numai celui economic, fără a-i aduce totuși vre-o știrbire, de pildă:

Istoricii romani atribue originea războiului cu Traian, în planul urmărit de Daci de a-și asigura, fie pe cale diplomatică, fie cu forța, stăpânirea ambelor maluri ale Dunărei precum și a cetăților înfloritoare ale Mărei Negre din Moesia inferioară [1]).

Războiul daco-roman, cucerirea Daciei, înfăptuirea poporului român, existența noastră însăși ca națiune, e legată deci de un problem economic ce se punea încă din primul veac al erei creștine.

Stăpânirea marei căi de comunicație — **Dunărea!**

Și dacă ne-am născut dintr'un războiu politico-economic, toată viața poporului român, în decurs de aproape două mii de ani, e împletită în veșnicele lupte pe cari voevozii noștri le-au dat cu Turcii, Austriacii, Ungurii și Rușii, ce năzuiau veșnic la cucerirea Dunărei — artera economică, care în toate timpurile a legat comerțul apusului cu răsăritul Europei — sau la ocuparea adevăratelor guri ale Dunării cari sunt strâmtorile Mării Negre.

Pierderea titlului de „Stăpânitori ai Dunărei și ai Mărei celei Mari“, pe care l-au purtat cu atâta demnitate Basarabii, a însemnat nu numai pierderea independenței Țărilor Dunărene, dar totodată pe timp îndelungat și a Dunărei și Mărei.

Nemai având dreptul de a pescui și a naviga, au adormit și calitățile marinărești ale Muntenilor și Moldovenilor, ale căror îndemânatice flotile de altă dată, erau atât de lăudate în cronicile bătrâne [1]).

Că spiritul marinăresc al românului nu a fost ucis, ci numai cloroformizat de această pierdere a gurilor Dunărei și ale Mărei. se vede din faptul că nicăeri, în nici o altă țară din lume, nu se poate adapta atât de ușor vieții maritime, ciobanul dela munte sau țăranul dela coarnele plugului, care nu a văzut poate până la înrolarea în Marină, decât apa din puțul satului natal.

Asta înseamnă că sângele nostru strigă că am fost odată popor de marinari.

Și pentru a accelera procesul de eliminare a cloroformului din organismul nostru, — pentru a trezi din nou simțurile marinărești ale națiunei noastre, — „Liga Navală s'a născut ca o necesitate fiziologică a rasei“.

Misiunea morală și patriotică a Ligei Navale Române e deci de a redeștepta în inima și suftetele românilor iubirea de apă și spiritul marinăresc.

Si această redeșteptare se intensifică de când M. S. Regele Carol al II-lea a luat Președinția activă a Ligei Navale Române.

In acest moment solemn gândul nostru merge către Marele Animator și Marele Educator al Neamului!

Să strigăm cu toți:
Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea!
Trăiască Sportivul Său Fiu, Marele Voevod Mihai.

D-l *Dimitrie Nanu*, din partea primăriei municipiului, a adus salutul d-lui Primar arătând importanța Dunării și Portului Galați și străduințele Ligei Navale Române în toate ocaziunile când este vorba de apă.

D-l Profesor *Conț* din partea școlilor, directorul școalei normale Galați, a ținut cuvântarea următoare:

Apele României

Marea problemă care a preocupat și preocupă mințile cugetătoare este de a explica existența acestei lumi pe cale rațională.

Din cele mai vechi timpuri, istoria desvoltării minții omenești, ne arată străduința filosofilor de a ne arăta ce este existența, ce este lumea aceasta, spirit sau materie?

Spiritul este o manifestare a materiei sau materia este o întruchipare a spiritului?

La aceste întrebări s'au dat felurite răspunsuri, care formează sistemele filosofice; toate acestea ajung însă la un punct de unde nu mai pot da nici un răspuns, ci recunosc o forță superioară, ale cărei manifestări și rânduieli în cosmos sunt de toți admise, fără să poată însă să ne arate care este acea forță, acea putere superioară atotputinte, atotcuprinzătoare.

Acea putere nu este altceva decât Dumnezeirea, descoperită minții omenești prin revelație și la care trebuie să te oprești și pe calea rațională a filosofiei.

Cetatea Albă: Serviciul divin și asistența

---

[1] D-l Comandor Preda Fundățeanu relevă în documentatul său articol „Liga Navală“ din revista Marea Noastră din Mai 1937, afirmațiunea istoricului Dio Cassius în această materie.

[1] Vezi citațiunea d-lui Comandor Preda Fundățeanu din articolul „Liga Navală“ pag. 63 a revistei Marea Noastră din Mai 1937.

Cu 5 veacuri înainte de Hristos filosoful grec Heraclit, căutând să dea explicaţia lumei acesteia, găsea trei elemente: *focul, apa şi pământul.*

Iată deci cum din cele mai vechi timpuri apa a fost considerată ca un element esenţial al existenţei.

Sărbătorind astăzi ziua apei, pe noi ne preocupă în acest moment şi acest loc apa, nu ca materie în sine, ci ca massă care sub toate formele, îmbracă globul pământesc, căutând să scoatem în evidenţă importanţa ei în viaţa omenirii.

Acelaş filosof Heraclit, spunea despre lume că nimic nu există, totul e în devenire, totul curge — *panta rhei* — aşa cum apa curge şi circulă în natură în atâtea forme. Apa ocupă în viaţa pământului un loc de primă importanţă.

Suprafaţa globului pământesc este acoperită cu mase masive de apă — oceane, mări, lacuri, pe 2/3 din suprafaţă şi numai 1/3 este uscat, brăzdat şi acesta de şuviţe de ape mai mici sau mai mari.

Deaceia, deşi apa nu formează un suport pentru aşezările omeneşti, a jucat în istoria omenirei, nu vorbesc de istoria politică numai, ci şi de cea economică, un rol de primă importanţă.

In apă trăesc cele mai multe animale şi tot în apă trăeşte şi cea mai mare vieţuitoare de pe pământ: balena.

Civilizaţia omenirei s'a desvoltat mai ales pe malul apelor; dovada cea mai bună ne-o arată şi faptul că astăzi oraşele cele mai mari depe faţa pământului, cu mai multe milioane de locuitori, în proporţie de $80^0/_0$, sunt marile porturi dela ţărmurile oceanelor şi mărilor.

Apele curgătoare, stătătoare şi subterane, au atras totdeauna aşezările omeneşti. Priviţi o hartă militară a unei regiuni de munte şi veţi vedea cum satele sunt rânduite pe malul pâraelor şi râurilor ca mărgelele pe o aţă.

In pustiu o oază se înfiripează acolo unde pătura de apă subterană este aproape de suprafaţă, ca să fie folosită de plante, animale şi om.

In această sărbătoare a apei, a apelor, ne preocupă în primul loc apele româneşti. Cu scăderile rezultate din regimul climei şi al faptului că Marea Neagră este o mare cu cheie, sistemul hidrografic al României este un sistem aproape perfect, rezultat din relieful aşa de armonic al pământului românesc, formând astăzi un stat în granițe aproape fireşti. Zicând granițe aproape fireşti, mă gândesc la granița de apus.

Aţi observat D-v cum apele româneşti, isvorând fie din cetatea podişului ardelean, fie depe povârnişurile exterioare ale munţilor înconjurători, aproape toate pleacă razant ca să fie culese de Tisa, Nistru şi Dunărea, pentru a le aduce în Marea Neagră?

Aţi observat Dv. cum nici o picătură de apă isvorâtă din pământul românesc, sau căzută pe acest pământ nu trece în altă ţară, ci rămâne ca să dea tot ce poate da economiei româneşti?

Apele, dela isvorul cristalin, până la marile fluvii, au fost motiv de inspiraţii pentru atâţi poeţi şi scriitori.

Pescuitul, în general, pescuitul păstrăvilor mai ales, descris aşa de frumos prin măestria penei lui Brătescu-Voineşti, este un sport recreativ şi atât de frumos. Cetind „Cu undița" de Brătescu Voineşti, vedem însă cum problema pescuitului ca şi problema navigaţiei în general, şi a folosirei apelor, este o problemă economică de interes naţional, care se pare că nici nu s'a pus în planul ei. De aceia stăruinţa şi propaganda „Ligei Navale" trebuie ajutată de toţi factorii hotărâtori din această ţară, ca ţelurile puse de ligă să-şi găsească îndeplinirea într'un timp cât mai apropiat.

Vorbind — ca delegat de D-l Inspector General Şef al Regiunei Şcolare — sunt fericit ca în numele şcoalei, să aduc cuvântul ei de adeziune, înţelegere şi sprijin în propaganda ce se face pentru înţelegerea adevăratului rost al apelor în viaţa naţiunei şi în organizaţia statului.

Până acum apele au fost folosite, am putea zice, într'un mod empiric, aşa cum dictează o viaţă neorganizată.

Problema apelor trebuie înţeleasă şi rezolvată în întreg complexul ei. Pentru aceasta propunem Comitetului Ligei ca în timpul iernei, să organizeze un ciclu de conferinţe ţinute de specialişti, care să desbată, să facă cunoscut marelui public toate aspectele problemei apelor.

Lucrările de specialitate sunt cunoscute într'un cerc prea restrâns. Trebuie ca aceste probleme să se facă cunoscute în marea masă, pentru ca să se formeze acel curent de opinie, care forţează ca o problemă să se rezolve cu un ceas mai devreme.

In această direcţie corpul didactic, cu mijloacele de care dispune, se pune cu toată plăcerea la dispoziţia Ligei Navale

Puţină lume cunoaşte energia pe care o poate da, de ex. Bistriţa, pentru aproape toată Moldova, prin barajul ce s'ar face la Bicaz Bistriţa, ca toate apele de munte, poate produce energie multă şi eftină, pentru oraşe, trenuri, fabrici, sate, etc..

Cred că apele noastre de munte se simt umilite, că au rămas să poarte numai ferestrae cu o pânză sau mori cu o piatră.

Aşteaptă şi ele, ca şi acest popor, să li se dea prilejul de a arăta ce pot face. S'a vorbit de transformarea Bucureştilor în port. Cu siguranţă că într'un viitor nu prea îndepărtat, se va putea circula cu vaporaşe din podişul Transilvaniei pe Mureş, pe Olt, pela Turnul Roşu şi apoi prin mijlocul Munteniei printr'un canal alimentat de Olt, Argeş, Dâmbovița şi Ialomița până în Dunăre, la gura Ialomiţei.

Dunărea — drum fără pulbere — cu lunca, bălţile, delta ei şi Marea Neagră — sunt arterele prin care România se leagă pe ape cu statele europene şi extraeuropene. Dunărea al doilea fluviu ca mărime în Europa, este primul ca importanţă, trece astăzi prin şase state şi udă două capitale. Avem norocul să stăpânim bazinul inferior, cu gurile sale şi minunata deltă — este deci în parte cea mai importantă apă care curge pe pământ românesc; navigaţia însă pe acest fluviu este românească într'o prea mică măsură, stare care nu mai poate dăinui şi care ne impune urgente şi eroice măsuri de îndreptare.

Giurgiu: Lotca premiată a şcoalei de pescărie

Realizările din ultimii ani sunt promiţătoare. Problema navigaţiei pe Dunăre şi Marea Neagră, navigaţie care să îmbrăţişeze atât flota de război, cât şi flota comercială şi cea de călători, trebuie să devină o navigaţie românească, în întregime servită de vase româneşti, cu personal românesc, care s'a dovedit a fi de cea mai bună calitate.

Delta cu Vâlcovul, Sf. Gheorghe, Sulina, Grindurile, pădurea dela Letea — acea minune tropicală pe pământul românesc, unde găsim dune de nisip ca şi la Vâlcov, sunt prea puţin cunoscute, în adevăratul înţeles al cuvântului şi sunt puţin cunoscute pentru că ne lipseşte organizarea care să ofere vizitatorului, atât posibilităţile de transport, până în cele mai ascunse şi mai pitoreşti locuri, dar ne lipsesc mai ales locurile de adăpost pentru odihnă şi hrană ca să poţi admira, să te poţi recreia mai mult timp.

Excursiunile care se îndreaptă mai ales spre Vâlcov, sunt mai mult prilej de petrecere pe localul plutitor, care se numeşte vapor.

Ar fi interesant să se facă o anchetă printre vizitatorii Vâlcovului şi veţi vedea cât de puţini au semnalat dunele de nisip din apropierea Vâlcovului.

Şi mai puţini au vizitat pădurea Letei, cu falnicii stejari la malul mării, în aşa apropriere de Vâlcov. Sunt aşa de puţin vizitate pentru că a le vedea înseamnă a întreprinde adevărate expediţii.

Cele spuse nu sunt cuvinte de critică, ci de cunoaştere a realităţilor aşa cum se prezintă. E drept să recunoaştem că s'au făcut unele îmbunătăţiri şi s'au început altele prin grija Oficiului Naţional de Turism; nu trebuie să ne oprim însă la jumătăţi de măsuri. Din punct de vedere economic, specialiştii ne spun că o exploatare sistematică şi intensă a deltei, ar putea acoperi cea mai mare parte din datoria publică a României.

Este şi o explicaţie de ce ne găsim în această stare; pământul românesc aşa de bogat în toate, ne-a dat hrana suficientă.

Indesirea populaţiei, care va veni în câteva decenii şi nevoia de a ţine pasul vremii, vor face ca problemele pe care le punem astăzi, să-şi găsească rezolvarea lor.

Incheind, asigur Liga Navală Română, de tot concursul cor pului didactic şi-i urez ca ani de ani, în această zi a sărbătorirei apei, să poată fi în stare de a ne arăta realizări cât mai importante şi cât mai frumoase pentru binele Patriei.

*

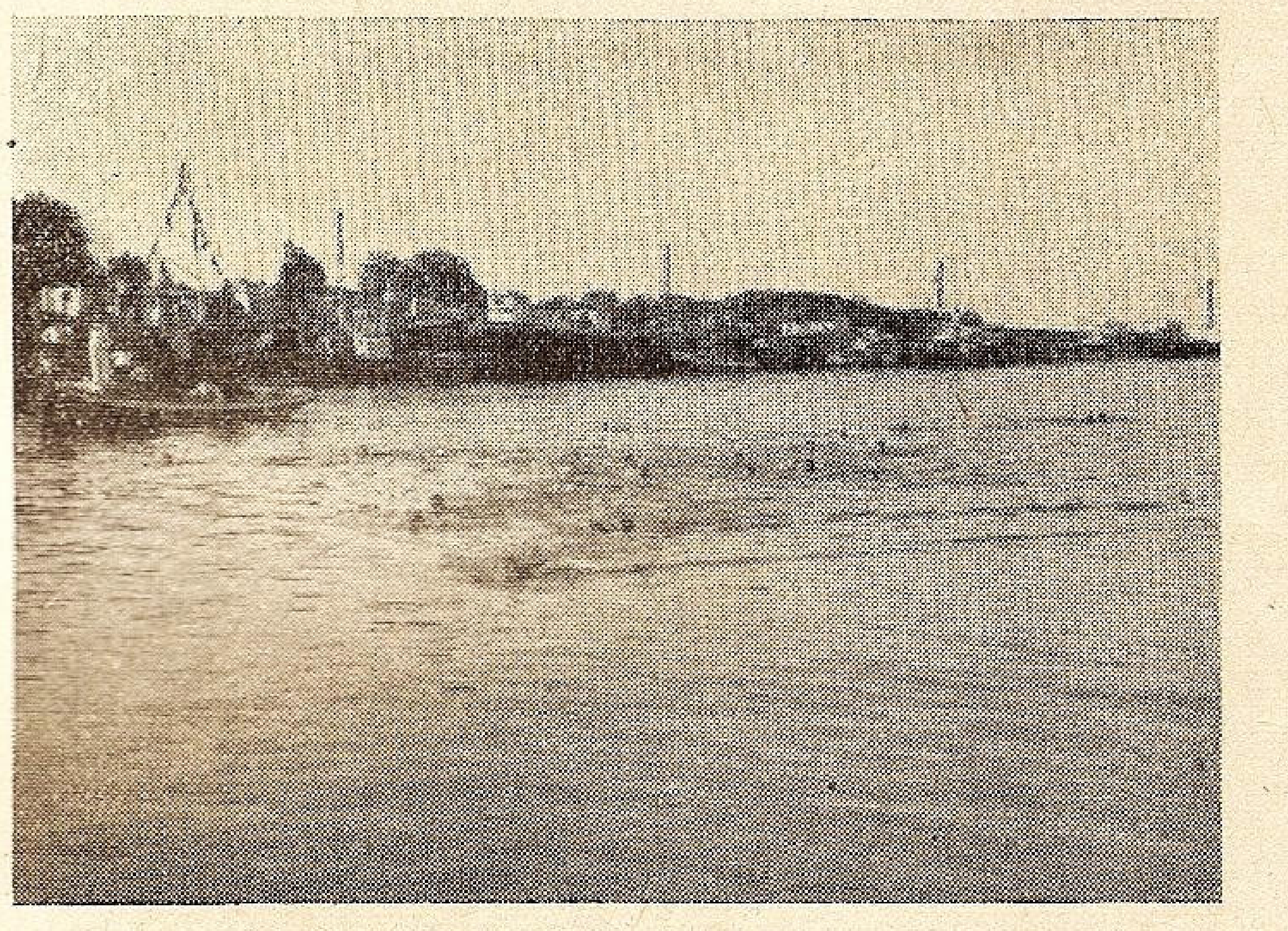
După terminarea solemnităţii s'a făcut sfinţirea nouilor ambarcaţiuni ale Clubului Nautic „Marina". Intreaga asistenţă a mers pe malul Dunărei unde preoţii au botezat navele iar D-l C-dor Steriopol, Preşedintele Clubului, a rostit următoarele cuvinte, spărgând tradiţionala sticlă de şampanie.

„Sub Inaltul patronaj al M. S. Regelui, o pasiune tânără şi extrem de dinamică străbate toată ţara, pentru creierea şi încurajarea tuturor sporturilor menite să regenereze întreaga naţiune.

Acest spirit sportiv, a avut de rezultat creiarea la Galaţi a unui club nautic, care se numeşte *„Asociaţia sportivă „Marina" Galaţi"*.

Infiinţată întâi în sânul Marinei Regale, a devenit o asociaţie mixtă în urma hotărârei Adunărei Generale din 23 Ianuarie 1938, la care, fiecare din Dv. este invitat a se înscrie.

Misiunea ei este de a răspândi şi populariza sporturile şi de a procura membrilor săi mijlocul de a pătrunde şi a lua parte în mod real la diversele şi multiplele manifestaţiuni cu caracter sportiv şi marinăresc.



Giurgiu: Sosirea concurenţilor la cursa de fond, 500 m.

Investit cu onoarea de a fi întâiul prezident al asociaţie sportive „Marina-Galaţi", am plăcuta sarcină de a vă invita să asistaţi la botezul ambarcaţiunilor asociaţiei, construite la noi în ţară, din material românesc, ambarcaţiuni cari prin supleţea şi fineţealor, vă vor arăta arta cu care ştiu să construiască meseriaşii apelor româneşti.

Vă rog deci să mă însoţiţi la pontonul Marinei spre a lua parte la botezul după datina Bisericei noastre a acestor bijuterii de construcţie nautică românească.

Binecuvântează, Părinte, cu Apă Sfinţită, yola olimpică Y. 1, acostată la acest ponton.

Alte yole olimpice ale asociaţiei noastre sunt în construcţie".

La orele 11.30 întreaga asistenţă s'a îmbarcat pe vasul „Principele Carol" şi a făcut o plimbare de 2 ore pe Dunăre după care s'au înapoiat la Galaţi într'o voioşie de nedescris.

Serbarea şi concursurile

După masă la orele 17 a avut loc serbarea organizată după un program bine stabilit la care a luat parte un public numeros şi s'au distribuit premii după cum urmează:

Gigul învingător G I condus de Lt. Vovu lei 800
Schiful „ S II „ de aspirant Dodru 400 lei
Baleniera învingătoare condusă de asp. Pleşoianu lei 500
Kaikul învingător K I, armat de Lt. Mihăilescu şi Lt. Alexe: i s'a dat ca premiu *o cupă oferită de Prefectura Jud. Covurlui.*

La săritura în apă: Premiul I Soldat Ketide, lei 200; premiul II Soldat Damian, lei 100.

La înnot: Premiul I Soldat Florea, lei 300; premiul II Teacu Gh., lei 250; premiul III Dâmbă Gr. lei 150.

Vaporul „Principele Carol" a stat după masă, dela orele 17.20, la dispoziţia filialei Galaţi, pentru publicul care n'a putut sta pe mal, din cauza apelor mari.

GIURGIU

In urma înţelegerei ce s'a luat cu autorităţile superioare ale oraşului, cum şi cu reprezentanţii şcoalelor secundare de băeţi din localitate, sărbătorirea „Zilei Apelor" s'a desfăşurat în felul următor:

La ora 10.30, o procesiune formată din toate şcoalele secundare de băeţi cu corpul profesoral, clerul, reprezentanţii autorităţilor civile şi militare, în frunte cu d-nul Prefect al Judeţului, reprezentanţii presei şi un numeros public, a pornit în marşurile muzicei militare spre bazinul Sf. Gheorghe unde, la orele 10.54, pe un loc din apropierea podului special amenajat şi decorat cu pavilioane naţionale şi verdeaţă, s'a oficiat de cler un serviciu divin.

După terminarea serviciului divin, P. C. Protoereu al Judeţului, pr. Alexandru Constantinescu, şi d-nul Savin Popescu, directorul Liceului de băeţi „Ion Maiorescu", au ţinut cuvântări ocazionale privind problemele legate de apele noastre.

La ora 11.30, d-nul Prefect cu întreaga asistenţă şi muzica militară, în număr de circa 1000 persoane, s'a îmbarcat pe vapoarele: Cetatea S. H, Dobrogea S. H., Independenţa N. F. R., Voltaire S. F N. D., Anvers al Companiei Continentale de Import S. A. Anvers şi Erika proprietatea Gh. Portolo din Brăila, cu care s'a făcut o excursiune pe Dunăre până la ora 14, când toată lumea a debarcat la locul plecării, dela bazinul Sft. Gheorghe, fără niciun accident.

La ora 17, pe malul drept al bazinului Sf. Gheorghe, la circa 100 m. în aval de pod, s'a desfăşurat o mare serbare nautică, pusă sub patronajul d-nei şi d-lui Colonel Traian Ghigorţ, prefectul judeţului Vlaşca, conform alăturatului program, cu următorul rezultat:

Concursuri de nataţie

A. — Cursă de viteză pe 100 m.

1. Ilie Dumitru, gimnaziul industrial	premiul I	Lei 300
2. Postelnicu Alex., şcoala pescărie	„ II	„ 200
3. Bârlan Ion „ „	„ III	„ 100

B. — Cursă de fond pe 500 m.

1. Matei Crăciun, gimnaziul industrial . . .	premiul I	Lei 400
2. Dicu Nicolae, şcoala de pescărie	„ II	„ 300
3. Neacşu Marin, gimnaziul industrial	„ III	„ 200

C. — Cursă de viteză pentru amatori pe 100 m.

1. Gicu Albu	premiul I	Lei 200
2. Ionescu Florea	„ II	„ 100
3. Ştefan Staicovici	„ III	„ 50

Concursuri de canotaj

A. — Lotci 2 plus 1, distanţa 1000 m.

Juniori:

1. Lotca şcoalei de pescărie cl. IV	premiul I	Lei 300
2. „ „ „ „ III	„ II	„ 200

Militari: (In afară de program)

1. Lotca No. 1 a Reg. 1 Grăniceri, condusă de caporalul Stan Paraschiv	premiul I	Lei 300
2. Lotca No. 2 a Reg. 1 Grăniceri, condusă de fruntaşul Grozea Gheorghe	„ II	„ 200

B. — Bărci cu 4 rame, distanţa 1000 m.

1. Barca No. 1 a vasului „Regele Carol II, condusă de şeful de echipaj Nicu Vasile,	premiul I	Lei 400
2. Barca No. 2 a vasului „Regele Carol II, condusă de căpitanul Dumitrescu depe vaporul N. F. R. „Independenţa"	„ II	„ 300
3. Barca vaporului „Ştefan cel Mare", condusă de căpitanul Dobrescu Ştefan . .	„ III	„ 200

C. Lotci militare şi civile, 2 plus 1, distanţa 1000 m.
(în afară de program).

1. Lotca No. 3 a Reg. 1 Grăniceri, condusă de sergentul instructor Bubulică	premiul I	Lei 200

D. — Cursă de rezistenţă, pe 36 Km., între patrulele plutoanelor Companiei 6 Grăniceri Giurgiu.

1. Lotca patrulei plut. I pază Pietroşani . .	premiul I	Lei 400
2. Lotca patrulei plut. II pază Giurgiu . . .	„ II	„ 300

Jocuri şi surprize pe apă şi uscat

1. Scondru orizontal, patru premii a câte lei 50, total lei 200, pentru 4 stegulete.
2. Producţii de scafandri, un premiu lei 200.
3. Sărituri la trambulină, un premiu de lei 100.
4. Tigaia miraculoasă, un premiu de lei 50.

Intreaga sărbătorire a „Zilei Apelor“ a fost organizată numai de filiala locală, cu concursul larg al:

a) Prefecturei Județului și Primăriei Municipiului, care n-au pus la dispoziție decor, personal, precum și sumele necesare pentru afișaj și premii.

b) Garnizoanei, care a pus la dispoziție în permanență corvezi de soldați, pentru diferite lucrări și muzica militară.

c) Diviziei de Dragaje, care a pus la dispoziție decor, divers material flotant, șalupe, vapoare și personal.

d) Agenției N. F. R. care a pus la dispoziție șlepuri, vapoare și personal.

Giurgiu: Sosirea în cursa bărcilor de 4 + 1

e) Agenției S. F. N. D., prin punerea la dispoziție a remorcherului Voltaire.

f) Proprietarilor remorcherelor Anvers și Erika.

g) Companiei 6 Grăniceri Pază din localitate care, a colaborat pentru buna reușită a serbării.

Dela început și până la sfârșit, orele 20, serbarea nautică a decurs în cea mai perfectă ordine, neînregistrându-se, atât pe apă cât și pe uscat nici un fel de accident.

Lascar
Secretar Filiala L. N. R. Giurgiu

IAȘI

Premilitarii, Subcentrul Petrești.

Serbarea a fost organizată de d. Sub-Locotenent în rezervă și învățător *Al. Chițoaia*, Comandantul subcentrului, cu multă dragoste și căldură sufletească cu tineretul premilitar, din sat și gospodari, pe lacul din apropierea satului.

Au luat parte autoritățile comunale și peste 200.000 persoane. A vorbit d. Chițoaia despre „Ziua Apelor“ și marina noastră. Serbarea a decurs în modul cel mai impresionant.

Au fost probe de înot pe 50 m., 100 m., pe sub apă, afundări în apă. Au fost premiați:

Concursul I: (50 m.)	1. Lazuriuc Dionisie, T. P. P. 2. Vasile P. Maicu, gospodar. 3. Chiriliuc Manole, T. P. P.
Concursul II: (100 m.)	1. Lazariuc Dionisie, T. P. P. 2. Cibric Ion, T. P. T. 3. Junghețu Nicolae, gospodar.
Concursul III: (sub apă)	1. Cojocaru Filip (20 m.) T. P. P. 2. Cibric Ion (18 m.) T. P. P. 3. Junghețu Nicolae (17 m.) gospodar.
Concursul IV: (afundări)	1. Cojocaru Anton (60 sec.) T. P. P. 2. Daraban Haralamb (50 sec.) T. P. P. 3. Lazariuc Dionisie (45 sec.) T. P. P. 4. Junghețu Nic. (45 sec.) gospodar.

ISMAIL

Sub patronajul d-lor General *V. Atanasiu* Comandantul Diviziei 12 și Colonel *Turturescu Tiberiu*. Prefectul Județului, serbarea s'a desfășurat începând cu un Te-Deum.

D. Căp. *B. D. Ulic* a rostit următoarea cuvântare:

Domnule General, Domnule Prefect, Doamnelor și Domnilor.

Manifestația de astăzi se datorește M. S. Regelui. Președintele Activ al Ligii Navale Române, care cu voința Sa de fier și neînfrântul Său curaj, a pornit hotărît la organizarea întregei țări și în special la organizarea, aducerea și îndrumarea generației tinere spre a da țărei noastre toată strălucirea, toată puterea, toată ordinea și tot progresul, de care este capabilă a deveni, prin punerea în valoare a imenselor ei bogății naturale și a virtuților cetățenești seculare, neștirbite, ale întregului popor.

Pentru aceasta, Ziua Apelor îmbracă haina unei sărbători naționale fiind ziua care concretizează, voința, gândul și dragostea M. S. Regelui pentru noi toți și în special pentru voi, voi, tineret, fala și puterea de mâine a României Mari.

Ziua Apelor este ziua când toți cetățenii țării, mari și mici, trebue să se gândească adânc și să se convingă, că apa este aceia care dă și întreține viața și progresul popoarelor.

Că, apa, în special pentru noi, trebuie și poate constitui prin irigații, canale, lacuri, râuri, Dunăre, mare și sporturi, cel mai rapid și important mijloc pentru ridicarea economică a țărei și pentru întărirea și menținerea sănătății poporului.

Când spunem apă, trebue să gândim: agricultură, industrie pescuit, marină și sănătate.

Nu ne mai este permis ca într'o țară pe care Dumnezeu ne-a înzestrat-o cu numeroase și importante ape să suferim periodic de flagelul secetei, cu consecințe atât de grave care ne prericlitează prosperitatea, ființa neamului și puterea de apărare a țărei.

Câmpiile și văile noastre trebuesc irigate și canalizate.

Câmpiile și văile canalizate și irigate vor transforma în aur munca și sacrificiile făcute asigurând în mod permanent umiditatea necesară agriculturei și creind totodată pentru industrie, prin captarea apelor, cea mai ieftină și transportabilă energie.

Nu ne mai este permis, ca într'o țară cu un litoral maritim de 440 Km., pescuitul la mare să producă anual numai $33^1/_2$ vagoane de pește și să lucreze numai 250 pescari eterogeni cu 44 bărci.

Trebuie să ne gândim că Bulgaria cu un litoral maritim numai de 120 Km., cu 900 pescari naționali și cu 120 vase cu motor, produc anual 400 vag. pește.

Litoralui nostru maritim ar trebui să producă în medie anual cel puțin 1200 vag. pește de o valoare de cel puțin un sfert de miliard lei.

Nu mai insist asupra pescuitului la Dunăre care și aci este destul de redus.

Avem pe 1075 Km. Dunărea, care ne scaldă țara dela Baziaș la Mare!

Avem cum am spus 440 Km. litoral maritim!

Avem 34 porturi fluviale și 4 porturi maritime!

Nu ne mai este deci permis să nu avem și o puternică flotă comercială de Mare și Dunăre.

Mereu trebue să ne gândim și să nu uităm nici un moment că pe Dunărea noastră românească vasele noastre fluviale, transportă într'un an numai 52.000 vag. mărfuri.

Iar vasele străine fluviale pe Dunărea noastră, transportă ntr'un an 835.000 vag. mărfuri.

Vasele fluviale străine transportă deci anual de 16 ori mai mult ca ale noastre.

Asemenea nu trebue să uităm că pe mare, vasele noastre maritime transportă într'un an, numai 169.000 vag. mărfuri românești.

Iar vasele străine maritime transportă într'un an 1.193.000 vag. mărfuri românești.

Vasele maritime străine transportă deci anual de 7 ori mai mai mult ca ale noastre.

Nu ne mai este permis să plătim anual, acestor vase streine pentru căratul bogățiilor noastre, acel tribut rușinos de 4—5 miliarde lei în valută forte.

Prin dezvoltarea unei puternice flote comerciale, țara, ar reduce acest tribut cu $3—3^1/_2$ miliarde lei valută forte, bani cari ar rămâne la noi, cari ar contribui la sporirea finanțelor, la propășirea atâtor industrii, la progresul țării, la înarmarea ei.

Numai prin creiarea unei puternice flote comerciale naționale, ucrând în strânsă legătură cu căile ferate și aplicând judicioase tarife preferențiale, se va atrage, tranzitul mărfurilor pentru Europa Centrală, prin porturile noastre dunărene, cari astăzi, din lipsă de lucru sunt în agonie.

In rezumat trebuie rupt cu mentalitatea dăunătoare a trecutului.

Trebuie să muncim, într'un ritm viguros și rapid ca să putem îndrepta greșelile acelui trecut și să ne putem ridica, cât mai repede la strălucirea și puterea ce ne este hărăzită prin situația geografică prielnică a țărei, așezată la gurile celui mai important fluviu din Europa.

Iată în scurt ce se urmărește a se realiza prin propaganda făcută în această zi a apelor.

Iată de ce Ministerul Educației Naționale, către școli se adresează în modul următor: Invățământul popular cum e cel de pe malul apelor va trebui să pună bază expansiunei noastre economice într'o regiune cu infinite izvoare de viață neexploatate, să desvolte virtuțile marinărești oprite secular de fatalități istorice, să cultive bucuria de viaţă în popor prin sănătatea ce o dau sporturile de apă.

Aceste zise, să ne îndreptăm gândurile pline de respect, devotament şi recunoştinţă către M. S. Regele, Suveranul nostru iubit, care cu energia şi Inalta Sa Inţelepciune va şti să dea României Mari toată puterea şi strălucirea ce merită această ţară, prin sacrificiile trecutului şi prin rolul important ce îi este rezervat, — în acest colţ al Europei, — pentru viitor.

Trăiască M. S. Regele Carol al II-lea.

Trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai.

Ura.

Au urmat apoi concursurile, de a căror desfăşurare s'a îngrijit următorul comitet:

Căpitan al Portului Izmail *Cpt. B. D. Ulic* Secretarul Ligei Navele Române, Filiala Ismail, D-l *Cpt. Ioanid* dela Subinspectoratul Pregătirei Premilitare Ismail şi D-l *S. Cosa* din partea Soc. Sportive Cetatea Ismail, în prezenţa D-lui *General Atanasiu Vasile* Comand. Diviziei XII Ismail, a D-lui Prefect *Colonel Turturescu T.*, a D-lui Primar Consilier de Curte de Apel *A. Pioneanu* şi a D-lui *Finţescu D.*, Administratorul Financiar al Jud. Ismail.

Curse bărci 2000 m.

1.	Echipajul Zaporojenco de la Subc. P. P. No. 4	Premiul 1	Lei 400
2.	„ Gruzdov de la Soc. Sportivă . .	„ 2	„ 300
3.	« Machalov de la Subc. P.P. No. 3	„ 3	„ 100

Inot viteză, distanţa 300 m.

1.	Zolotarov Gr. de la Subc. P. P. No. 3 . .	Premiul 1	Lei 300
2.	Zalamov Mihai dela Soc. Sportivă	„ 2	„ 200
3.	Doicev Nicolai „ „	„ 3	„ 100

Inot fond, distanţa 2000 m.

1.	Marcenco Ştefan de la Subc. P. P. No. 3	Premiul 1	Lei 400
2.	Nosicov Ivan dela Soc. Sportivă	„ 2	„ 300
3.	Ivanov Parfemi dela „	„ 3	„ 100

Scondru uns.

1	Borisov Vasile de la Soc. Sportivă	„ 1	Lei 100

Inot şi albii — pitici.

1.	Borisov Simion dela Soc. Sportivă	Premiu 1	Lei 80
2.	Cravţov Niculae „	„ 2	„ 60
3.	Ioscitis Alexandru „	„ 3	„ 50
4.	Niconov Grigore „	„ 4	„ 40
5.	Premii de consolare la 6 pitici		„ 170

Prinderea raţelor.

1.	Costul a 10 raţe, prinse de concurenţi		„ 400

Adică s'au distribuit premii în valoare totală de lei trei mii una sută.

MĂCIN

In ziua de 26 Iunie a. c., la ora 11, în prezenţa şefilor de autorităţi şi a publicului, s'a oficiat un Te-Deum pe bordul vasului N. F. R. Turda, iar răspunsurile au fost date de către corul Bisericii.

La ora 12,45, Comandantul Premilitarilor a vorbit despre importanţa apei în legătură cu navigaţia şi sporturile.

La ora 12, s'au început diferite concursuri de înnot, canotaj şi jocuri marinăreşti, executate de către premilitari.

La ora 14, terminându-se concursurile, s'au împărţit diferite premii, în bani, din sumele colectate de la public, de către doi străjeri.

Gir. Căpit. Portului Măcin
Ofiţer de Port, *M. Popazolu*

MANGALIA

Duminecă 26 Iunie a. c, de „Ziua Apelor", s'a organizat în acest port, de comun acord cu autorităţile locale, o serbare cu caracter marinăresc, — concursuri de înnot şi canotaj — precum şi concursuri de mulaje pe plaje cu elevii şcoalelor. Serbarea a avut o frumoasă reuşită.

Căpitanul Portului Mangalia
Bogdan Petre

SULINA

In acest an, „Ziua Apelor" a fost serbată la 26 Iunie cu o deosebită însufleţire de populaţia sulineană. Prin îngrijirea comitetului filialei Sulina a L. N. R. ajutat de autorităţile locale, s'a putut da anul acesta un mai mare fast acestei serbări. Cercul Militar al Marinei în faţa căruia s'a desfăşurat întreaga serbare, a fost frumos pavoazat cu drapele naţionale şi de cod.

La ora 10,30 au început să sosească şcolile iar la ora 11, când autorităţile locale au fost prezente, preotul V. Andreescu, parohul catedralei Sf. Nicolae din localitate, a început slujba religioasă pentru sfinţirea apelor, asistat fiind de C. Sa Pr. Ioan Chiriacos, parohul bisericii elene. Răspunsurile au fost date de corul catedralei sub conducerea d-lui N. Creţu.

După oficierea serviciului divin, d-l cpt. de marină Popescu Florian, comandantul staţiunii navale Sulina şi membru în comitetul de conducere al filialei noastre a rostit o frumoasă cuvântare ocazională despre însemnătatea zilei, despre progresele făcute de ţara noastră în acest domeniu în decursul ultimilor ani, amintind totodată şi marile servicii ce le aduce marinei noastre naţionale Liga Navală Română, această instituţie, care deşi tânără, nu a şovăit niciodată să-şi dea obolul atunci când Ţara i l-a cerut. La sfârşitul acestei entusiaste cuvântări, d. g-ral dr. V. Panaitescu, preşedintele filialei Sulina a L.N.R, a făcut urări de sănătate pentru M. S. Regele Carol II, Marele Voevod Mihai de Alba Iulia şi întreaga Familie Regală în uralele prelungite ale mulţimii şi încheie cu cuvintele: *„Trăiască Liga Navală Română"*, *„Trăiască România"*.

Apoi s'a trecut la botezul yolei olimpice, construită de d. Milostin Dionisie, constructor de ambarcaţiuni din Sulina. In urma deciziunii luate mai înainte de comitetul filialei noastre, yola a primit numele de *„Mioriţa"*, naşă fiind d-na Antoaneta g-ral dr. V. Panaitescu.

Trecându-se la partea 2-a a programului, corul gimnaziului „Marele Voevod Mihai" din Sulina a executat Imnul Regal şi „Lorelei". Intre coruri, elevi din gimnaziul „Marele Voevod Mihai", şcolile primare şi grădiniţele de copii, au recitat mai multe poezii în legătură cu apa.

Premilitarii au cântat în cor „Pe al nostru steag" în sunetul căruia a început desfăşurarea celei a treia părţi din program.

Giurgiu: Bărcile de 4 + 1 gata de plecare.

Defilarea ambarcaţiunilor din localitate a fost aranjată prin îngrijirea Comisariatului Maritim al portului Sulina şi care a decurs în felul următor

In capul convoiului şalupa „Lebăda Deltei" a serviciului sanitar din Sulina împreună cu celelalte şalupe din localitate, cărora le-au urmat ambarcaţiunile cu vele, în frunte cu „Mioriţa", yola filialei noastre. Defilarea a continuat apoi cu bărci de tip obişnuit şi lotci pescăreşti în frunte cu cele două lotci ale filialei noastre „Anca" şi „Despina".

Serbarea a luat sfârşit la orele 12.30 încheindu-se cu imnul străjerilor cari au plecat într'o admirabilă formaţie de marş sub conducerea d-rei comandante străjere Emilia Ciobanu.

TULCEA

Serbarea „Zilei Apelor" s'a desfăşurat, în oraşul nostru, după următorul program:

Ora 10 dim.: Adunarea în faţa Bisericei Sf. Gheorghe: Capii de Autorităţi, Membrii Ligii, Invitaţii, Premilitarii, Străjerii şi Străjerele.

Ora 10,15: Incolonarea în ordinea de mai sus şi deplasarea pe cheiul Dunării în faţa Grădinei Publice cu Muzica Militară.

Ora 10,30: Oficierea Serviciului Religios şi cuvântarea asupra importanţei acestei zile.

Ora 11: Sporturi:

1. Concursuri de întrecere cu bărcile Ligii la care au luat parte numai Premilitarii și Străjerii.

a) Cursa de întrecere cu 2 bărci ale Ligii cu 3 perechi rame și conducătorul, 4 persoane, un singur premiu, lei 800.

b) Cursa de întrecere cu 2 bărci ale Ligei cu 2 perechi rame și conducătorul, 3 persoane, un singur premiu, lei 600.

c) Curse de întrecere cu 3 bărci particulare cu câte 2 rame, Premilitarii una barcă și 2 bărci dela Străjeri, cu câte 3 persoane, cu 2 premii: premiul I lei 600, premiul II Lei 450.

2. Concursuri de înot: au luat parte Premilitari și Străjeri; s'au acordat 3 premii: premiul I lei 300, premiul II lei 200, premiul III lei 100.

Plecarea s'a dat din dreptul Comisionului, ocolind prima geamandură roșie și sosirea la Pontonul din fața Grădinei Publice.

3. Diferite surprize pe apă.

4. Concursuri de alergări în saci pentru Străjeri și Străjere pe distanța de 100 metri, plecarea din capătul Grădinei până la delimitarea de 100 metri; 2 premii pentru Străjeri și 2 premii pentru Străjere; premiul I a câte 150 lei și premiul II a câte 100 lei.

5. Lansarea baloanelor.

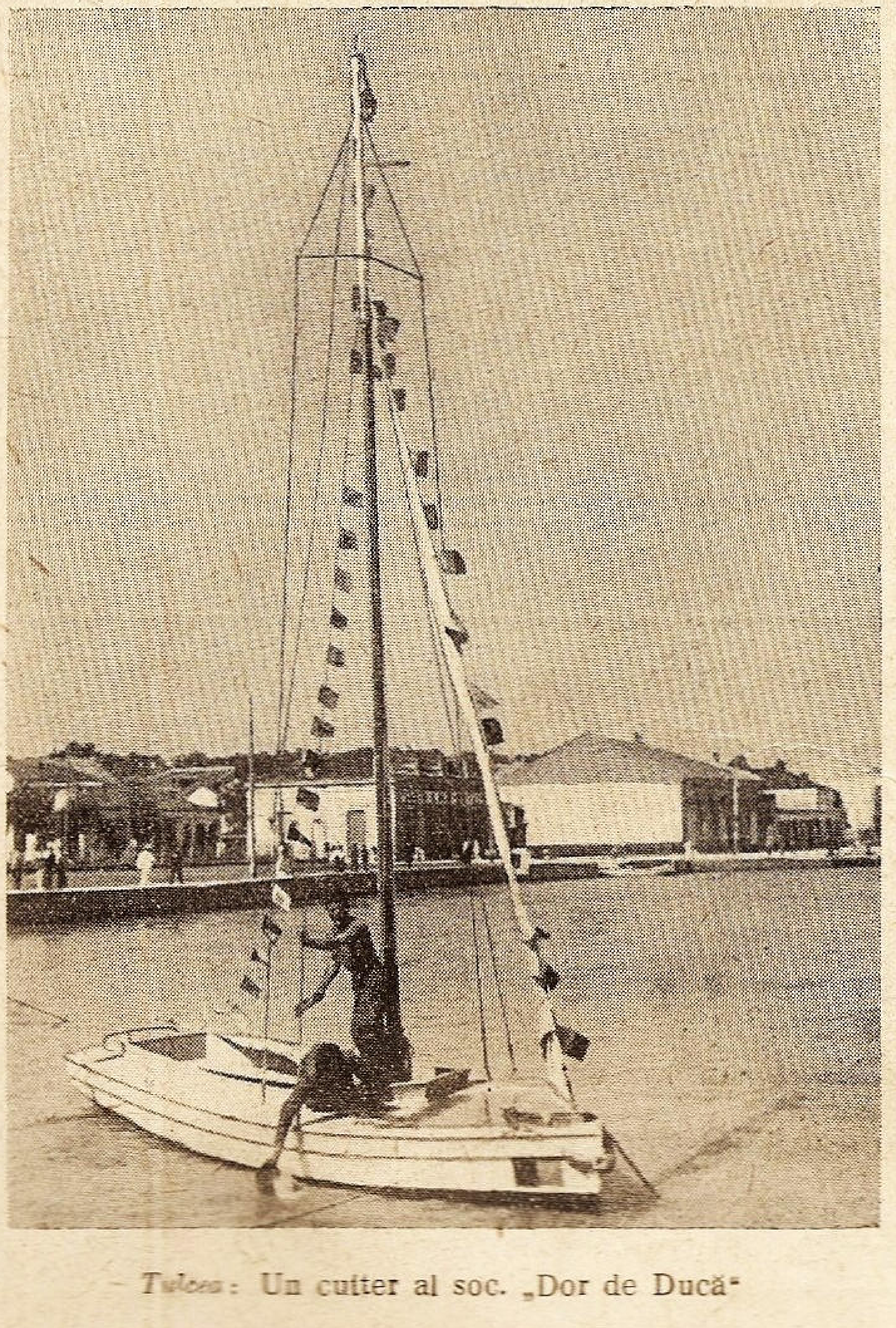
6. Concursuri între străjeri și străjere, constatând în cea mai bună lucrare asupra însemnătății zilei „Ziua Apelor" concurând câte 2 elevi și eleve din cl. IV-a a Liceului de Băeți Pr. Carol, a Liceului de Fete Pr. Ileana, a Gimnaziului Industrial de Băeți, a Gimnaziului Industrial de Fete, Tulcea, în total 8, decernându-se 2 premii a câte 200 lei de fiecare elev sau elevă.

T. SEVERIN

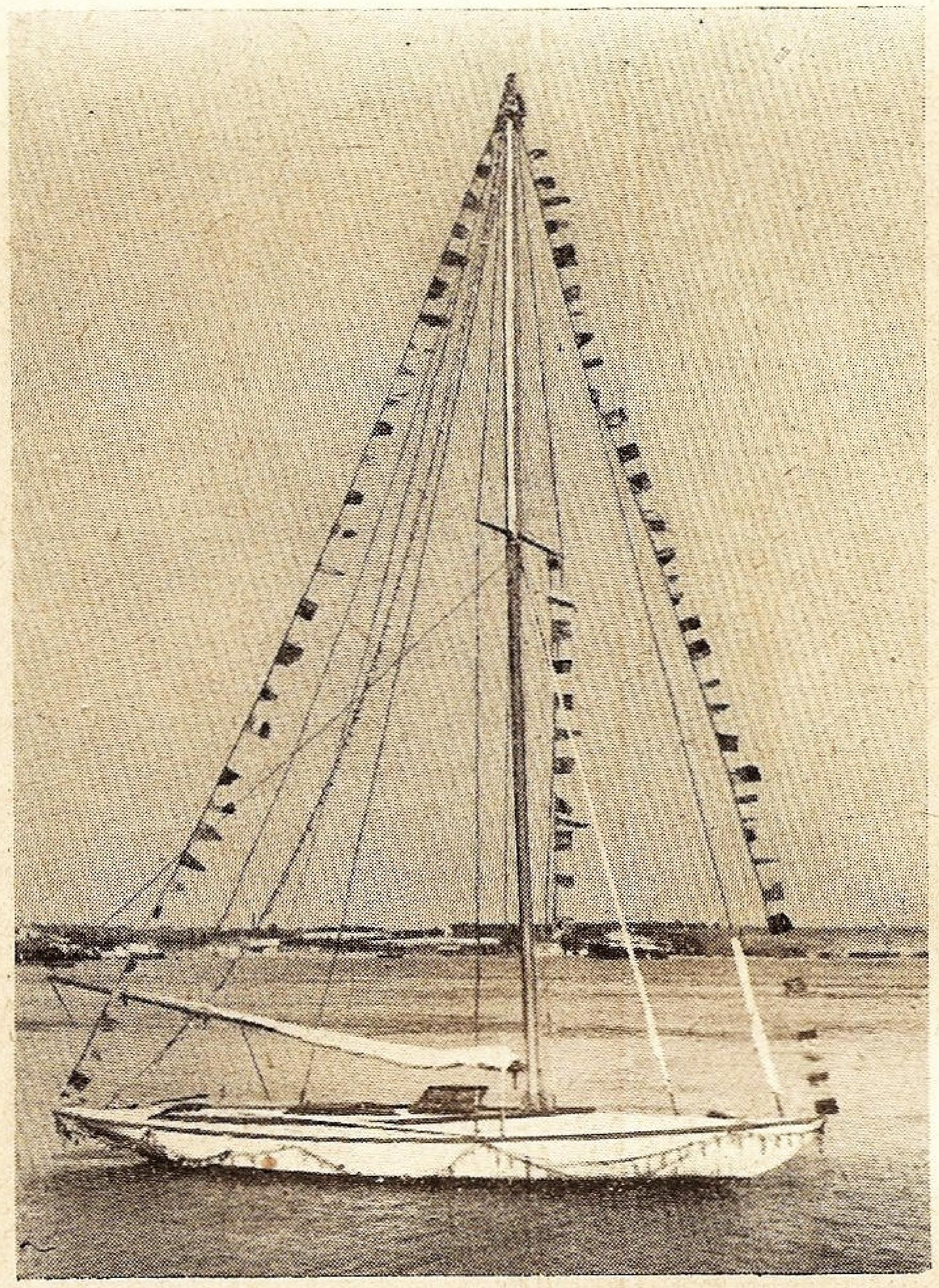
Ziua de 26 Iunie „Ziua Apelor" a fost serbată în acest port printr'un Te-Deum oficiat de Preotul confesor al Garnizoanei pe vaporul N. F. R. „Grigore Manu", la ora 10 dimineața.

La această solemnitate au luat parte toate autoritățile civile și militare din localitate, cercetașii de război, cercetașii și asociația sportivă a Șantierului Naval cu muzica, toate asociațiile sportive din localitate, precum și numeros public.

După oficierea serviciului religios, care s'a terminat la ora 11, vasele „Grigore Manu" al N. F. R. și „Aurora" al Soc. S. R. D., ce au fost puse la dispoziție de Inspectoratele respective, au făcut o mică plimbare cu publicul pe Dunăre.



Tulcea: Un cutter al soc. „Dor de Ducă"



Tulcea: Yachtul «Nufărul»

Serbarea s'a rezumat la un simplu serviciu religios din cauză că în această localitate nu există asociații sportive de canotaj.

Totuși s'au pus la dispoziția publicului 15 bărci adunate de pe la vasele aflate în acest moment în port, cu care s'au făcut mici plimbări în raza portului.

Ofițer de Port Principal, *D. Guță*

TURTUCAIA

Cu un fast deosebit, „Ziua Apelor" s'a desfășurat anul acesta datorită concursului pe care autoritățile din oraș, l'au dat organizatorilor, fiind pătrunși cu toții de însemnătatea ei.

Programul a fost compus din două părți: prima de dimineață iar a doua după amiază.

La ora 11 a. m., în fața primăriei orașului, s'a oficiat un Te-Deum, la care au luat parte toate autoritățile civile și militare.

A ținut o cuvântare d. Iulian Andrei, directorul școalei primare din localitate, care a arătat însemnătatea zilei, scoțând în evidență importanța comunicației pe apă, a Marinei comerciale și a marinei de război.

S'au recitat de străjeri și premilitari, — poezii, intercalate cu corul de cântece — cu caracter patriotic.

Datorită faptului că în această zi, s'a găsit în localitate, într'o excursiune, un detașament al subcentrului premilitar, No. 18 — București, serbarea a căpătat o amploare mai mare.

La orele 12,30 s'a trecut în revistă de către d. Comandant al Garnizoanei și d. Primar al orașului, detașamentul de premilitari, după care a urmat defilarea, făcând o deosebită impresie ținuta tinerilor premilitari, disciplina și fanfara lor, datorită căreia publicul a rămas încântat și viu mișcat.

La orele 1 p. m., serbarea începută de dimineață a luat sfârșit.

După amiază la orele 5 a avut loc o serbare cu caracter nautic și demonstrație de pescuit pește care s'a desfășurat după programul mai jos arătat, asistența fiind formată din aceleași autorități care au luat parte dimineața, și public foarte mult:

1. Concursul de bărci la un rând și două rânduri de rame, acordându-li-se concurenților premii în bani, de către Primăria orașului.

2. Concursul de înot, la care au participat mulţi înotători, cărora de asemenea li s'au acordat trei rânduri de premii, acordate tot de primăria oraşului.

Au urmat apoi demonstraţiuni de pescuit, cu diferite instrumente pescăreşti, prin care s'a arătat publicului îndemânare multă, în arta pescuitului, depe urma căreia trăeşte majoritatea locuitorilor acestui oraş.

La orele 7,30 d. a., serbarea nautică a luat sfârşit, cu un rezultat moral destul de îmbucurător.

Din felul cum s'a desfăşurat serbarea în această zi, publicul a dat dovadă că răspunde la apelurile noastre, înţelegând perfect însemnătatea «Zilei Apelor», datorită situaţiei speciale geografice, in care este situat acest oraş.

Şeful Oficiului de Port Turtucaia
I. Constantinescu

VÂLCOV

La ora 6 d. a. se afla la debarcader întreg comitetul organizator în frunte cu *S. S. Pr. Petre Corpaci*, d. *Viţu* Ofiţer de port, d. *Căpitan Gh. Aronescu* Comand. Plot. de Grăniceri, d. Lt. de rez. *Ciurtin Petre* Cd Centrului P. P Vâlcov, d. Sub Lt. de rez. *Tănase Maxim* Cd. Subcentrului No. 2 Vâlcov, d. *C-tin Stoica* Şeful Poliţiei Vâlcov, d. *P. Trandafir* Dir. Gimnaziului Vâlcov, d-ra *Cl. Volcanov* prof. cd. Stolului Gimnaziului mixt, d. *M. Baciurschi* Perceptor, d. *Mihail Gavrilov* Şeful Bir. Populaţiei, membrii corpului didactic, elevii, t. p. şi populaţia oraşului care anunţată fiind, venise în mare număr la debarcader, unde s'a desfăşurat programul.

Serviciul Divin a fost oficiat de S. S. Petre Corpaci, după care, d. înv. Tănase Maxim a vorbit despre însemnătatea zilei. Cuvântarea d-sale a însufleţit întreaga asistenţă, care a ascultat cu mult interes întreaga expunere. Au urmat recitările elevilor de Gimnaziu.

Intr'o şalupă s'au îmbarcat apoi concurenţii pentru înnot cari s'au aruncat în apă la o distanţă de 2 Km. depărtare de ponton.

Concurenţii s'au aruncat la ora 7,5 şi au ajuns la ponton în ordinea şi la ora indicată în dreptul fiecăruia.

1. *Casinov Anisim*, T. P. la ora 7,22 parcurgând distanţa în 17 minute.

2. *Galchin Petre*, T. P. la ora 7,24 parcurgând distanţa în 18 minute.

3 *Tanu Constantin*, sergent, la ora 7,24 parcurgând distanţa în 19 minute.

Primului i s'a oferit ca premiu un ceas de masă deşteptător, celui de al doilea i s'a oferit ca premiu un costum de bae.

Steagul din vârful şcondrului după multe şi hazlii încercări a fost luat de tânărul *Melnicenco Ivan* căruia deasemeni i s'a oferit ca premiu un ceasornic de masă.

A urmat apoi concurs de bărci pentru traversarea Dunării în dreptul pontonului, concurs la care au luat parte barcagiii: *Gubin Gh.* cu *Vasile Licearda* şi *Ivan Macoveţchi* cu *Afanase Casinov*.

Barcagiii *Gubin Gh.* şi *Vasile Licearda* au trecut Dunărea în 8 minute.

Barcagiii *Ivan Macoveţchi* şi *Atanase Casianov* au trecut Dunărea în 7 minute obţinând ca premiu un costum de bae.

La această frumoasă serbare a luat parte aproape întreaga populaţie vâlcoveană.

Seara în localul Căminului a avut loc serbarea de sfârşit de an a gimnaziului din localitate.

Ofiţer de Port *I. G. Viţu*

BENZINA
CU
ETHYL
(MARCA ÎNREGISTRATĂ)
MARCA SUBSTANȚEI ANTI-DETONANTĂ
ETHYL GASOLINE CORPORATION
ALBASTRA

Cu BENZINA ALBASTRĂ Ethyl UNIREA

- ● Pornirea se face mai repede
- ● Pantele se urcă mai ușor
- ● Uzajul este foarte redus
- ● Șocurile exploziei sunt mai puține
- ● Se obțin mai mulți kilometri pentru un litru de benzină

ZIMNICEA

In ziua de 26 Iunie 1938 ora 11 a. m., s'a oficiat în portul Zimnicea o slujbă religioasă de către Preoţii *Pârvu Iancu* şi *Bobosilă Gheorghe*, asistând Dl. *Sebastian Voinescu* Primarul oraşului, autorităţile militare şi civile, profesorii, profesoarele cu elevii, premilitarii, etc.

Dl. *Constantin Popescu*, Directorul Şcoalei de Băeţi No. 1 şi Comand. Centrului P. P. Zimnicea, a rostit o frumoasă cuvântare, despre însemnătatea „Zilei Apelor“.

Au dat tot concursul d-nii: Primar Sebastian Voinescu şi Constantin Popescu, Directorul Şcoalei de Băeţi No. 1 şi Cd. Centrului P. P. Zimnicea.

Portul a fost pavoazat.

Şeful Oficiului de Port Zimnicea
Ofiţer de Port, *I. Teodoru*

INTREPRINDERILE METALURGICE
DUMITRU VOINA S. A. R.
Telefon 204.87 — Administraţia centrală: Câmpul Moşilor Nr. 25 — Bucureşti IV

FABRICĂ DE MAŞINI ŞI TURNĂTORIE
FABRICĂ DE CANTARE
Construcţiuni şi Reparaţiuni de Material Rulant

Sucursala: Braşov, Drumul Zizinului — Telefon 7—50

NUMELE DE BOTEZ AL NAVELOR

Din timpuri străvechi navigatorii obişnuiau să dea navelor, nume cari erau înscrise la provă şi mai ales la pupă.

Deobicei numele ales era al unui zeu, sau al unui erou războinic, sau era numele unei virtuţi războinice.

Cu timpul obiceiul de a da nume navelor s'a amplificat, extinzându-se şi la nave mai mici şi chiar la ambarcaţiuni.

Acuma aproape nici nu mai există şalupă sau bărcuţă care să nu fie botezată cu un nume şi în privinţa alegerii acestora, fantezia proprietarilor a descoperit o puzderie şi din cele mai variate domenii; astfel există nave şi ambarcaţiuni cu nume de *localităţi* (Alba-Iulia, Măcin, Silistra...) *de râuri* (Jiul, Oltul, Siretul...) *de animale aquatice* (Delfinul, Meduza, Aterina...) *de păsări* (Pescăruşul, Pinguinul, Rândunica...) *de ţinuturi* (Basarabia, Transilvania, Oltenia...) *de familii de domnitori* (Principesa Maria, Ştefan cel Mare, Mircea...) *de aştri* (Luceafărul, Auratan, Sirius...), *de eroi morţi în război* (Cpt. Dumitrescu, Maior Şonţu, Lt. C-dor Stihi...), *de victorii* (Griviţa, Opanez, Mărăşti...), *de persoane însemnate* (Prof. Dr. Cantacuzino, Prof. Mrazec, Pr. Barbu Ştirbey...), sau nume care să simbolizeze misiunea sau felul de a îndeplini misiunea al acelor nave (Sentinela, Veghetorul, Năluca, Sborul...). Mai sunt şi nume de flori, de femei, de obiecte casnice *(Papucul)* nume inventate (Cresta, Dris) şi altele...

Nimeni nu poate fi oprit să-şi boteze cum vrea nava sau ambarcaţiunea pe care e proprietar. Totuşi ar trebui făcută o oarecare regulă şi aci căci se întâmplă foarte des ca un nume să fie găsit la mai multe nave, ca şi cum nu ar mai fi existat alte nume pentru botez, şi atunci s'a simţit nevoia de a-l repeta.

Astfel există vaporul de comerţ *Ardeal*, botezat la fel cu monitorul *Ardeal*, există un vas de comerţ *Basarabia*, botezat la fel cu monitorul *Basarabia* şi cu noul vapor de pasageri care la 15 August va fi botezat tot *Basarabia*... De ce să existe 3 vapoare cu aceleaşi nume când mai sunt şi alte nume ilustre care ar face fală să fie înscrise pe corpul unei nave. *Horia, Cloşca, Crişan, Miron Costin, Ureche, General Dragalina, Ecaterina Toderoiu* şi încă multe alte nume sunt scumpe pentru orice Român şi ar putea fi alese pentru orice navă.

In alte ţări este obiceiul ca unele nave să poarte numai nume de oraşe; Anglia are o serie de crucişătoare denumită chiar clasa „oraşe“ (city) pentrucă poartă numai nume de oraşe; în Statele-Unite, oraşele şi-au rezervat dreptul să dea numele lor crucişătoarelor şi cum oraşele în Statele-Unite sunt mai numeroase decât crucişătoarele, ajung la un fel de supralicitaţie pentru obţinerea dreptului de naş. Ce-ar fi dacă şi la noi oraşele s'ar lua la întrecere pentru a fi naşele viitoarelor noastre distrugătoare? In modul acesta se stabileşte şi o legătură sufletească între oraşul respectiv şi *vaporul-fin*. Doamnele din oraş vor broda cu mâna lor un pavilion de onoare de mătase pe care marinarii îl vor înălţa la catarg în timpul bătăliei. In fiecare an, sau la anumite perioade, oraşul respectiv poate să organizeze excursiuni de *cetăţeni-naşi*, cari vin să-şi vadă *vaporul-fin*; tot aşa şi grupuri de marinari de pe *vaporul-fin*, pot veni în *oraşul-naş* unde se pot organiza, cu acest prilej, serbări frumoase ocazionale care nu pot decât să folosească mai mult decât orice propagandă prin ziare sau prin conferinţe.

Datorită iniţiativei unui entuziast marinar, s'a realizat şi la noi ceva în genul arătat mai sus, dar a fost un caz izolat. Un grup mare de cetăţeni din Alba-Iulia au venit în frunte cu primarul şi preoţii şi au sărbătorit vaporul Alba-Iulia la Constanţa chiar în anul când intrase în serviciu. Doamnele din Alba-Iulia au lucrat un frumos pavilion de onoare care a fost predat comandantului navei, iar echipajul şi toţi cei prezenţi la sărbătorire, au primit o *„mărturie“* de botez specială, care poate fi purtată şi la ceas ca breloc. A fost o sărbătorire înălţătoare, dar... *izolată* căci mai sunt şi alte vapoare cu nume de oraşe cari nu şi-au văzut încă naşii (Suceava, Silistra, Măcin etc.) precum mai sunt încă şi multe oraşe ale căror nume încă nu a fost purtat de nici o navă sau ambarcaţiune.

In legătură cu cele amintite mai sus, Ministerul Aerului şi Marinei este cel mai indicat organ care ar trebui să stabilească anumite reguli privitoare la botezarea navelor şi ambarcaţiunilor. O comisie ar putea stabili ce fel de categorii de nume se pot da diferitelor categorii de nave şi ambarcaţiuni (nume pentru nave de pasageri, pentru nave de marfă, pentru nave de război de diferite tipuri: crucişătoare, distrugătoare, canoniere, submarine, monitoare, vedete, nave auxiliare, pentru remorchere, pentru yachturi, şalupe etc)

Pe baza acestor hotărâri, un birou special ar putea ţine un registru de nave şi ambarcaţiuni veghind ca numele să fie date din categoriile fixate de comisiune şi mai ales observând să nu se mai repete acelaş nume la mai multe nave.

Z. N.

FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCURESTI

Secţia Navală Construeşte:
vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă şi croasieră până la 30 tone, yolle, şalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri şi bărci universale.-

Secţia Radio Construeşte:
aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bat

Fabrica: str. Popa Lazăr № 11-15 Telef. 2.53 49
Magazin: str. I. Ghica № 1 Telef. 4.80 28.

Dela Furtuna din 1888

PE BRICUL „MIRCEA“
21 Mai 1938.

O fericită zi de iubire şi înfrăţire camaraderească pentru toţi acei în inimile cărora spiritul marinăresc, creiază imagini mărețe de curajul, puterea marinei şi marinarilor noştri, făurind idealuri pline de glorii, în luptă contra naturii.

Această zi în amintirea căreia s'a sărbătorit comemorarea a 50 ani dela întâmpinarea unui uragan pe Marea Neagră de Bricul „Mircea“, (21 Mai 1888) — a săpat adânc în inimile marinarilor români, icoana vie a unui eroism sublim, al acelora care au ştiut să se jertfească pentru măreţia neamului nostru, purtând cu bărbăție și credință peste mări şi ţări, stindardul naţiunii.

Serg. POPESCU LACHE
Brăila

ORDIN DE ZI

dat după furtuna în'âmpinată de bricul „Mircea“ în anul 1888

Cu ocazia furtunii ce am întâmpinat în Marea Neagră (21 Mai) am constatat cu plăcere că o parte din oameni şi elevi au fost la înălţimea datoriei lor, pentru care le mulţumesc şi pe care îi voi recomanda după cum merită, sigur fiind că de câte ori se vor prezenta ocaziuni de felul acesta cu toţii vor desvolta aceiaşi energie şi curaj.

Dintre grade, cei care s'au semnalat mai mult, a fost cel dintâi sergentul *Nestor Gheorghe*, pentru care voi cere, îndată ce va avea vechimea, ca să fie avansat.

Sergenţii *Georgescu* şi *Budeanu*; caporalii *Zicu Sotir*, *Popescu Dumitru* şi *Oprea Stanciu*; soldaţii *Chiriloaie Trandafir*, *Ispas Petre*, *Teodorescu Gh.*, *Sandu Tănase*, *Ion Ion*, *Nicolae Ghiță*, *Neagu Gheorghe* şi *Logofătu Marin*, care vor fi cu toţii recompensaţi.

Elevii candidat *Căplescu Mihail*, *Ionescu Hristea*, *Cruțescu Nicolae*, *Giroteanu Paul*, *Sevescu Petre*, *Biberi C-tin*, *Moisiu D-tru*, *Vasiliu Gh.* şi *Vasiliu Ion* care asemenea pe tot timpul furtunii, şi-au făcut datoria, stând la posturile lor, vor avea privilegiul a ieşi în oraş în toate porturile, vor fi conduşi a vizita muzeele grădinile, teatrele şi orice alte distracţiuni.

Doresc ca aceştia să servească de exemplu restului echipajului, care trebue să caute prin toate mijloacele să-şi facă datoria, aşa ca să fie remarcaţi şi până atunci voi rămâne cu ideia urâtă că au căutat a se sustrage dela datoria lor. Adevăratul om numai la nevoie se cunoaşte.

Semnalez asemenea serviciul adus în acest timp şi de cei doi timonieri civili: *Michele Lucovici* şi *Anastase Leca*, care şi ei vor fi recompensaţi după cum merită.

Comandantul Bricului Mircea
Căpitan *S. Eustatziu*

1888 Mai 27, Constantinopol

BANCA DE CREDIT ROMAN
BUCUREŞTI
FONDATĂ IN ANUL 1888
CAPITAL: LEI 400.000.000
REZERVE LEI 195.000.000

SUCURSALE:
Bălți ★ Brăila ★ Braşov ★ Cernăuți ★ Constanța
Galați ★ Iaşi ★ Oradea ★ Timişoara ★ Chişinău
Adresa telegrafică: „BANCREDIT“

CORESPONDENȚI: IN TOATĂ ȚARA ŞI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE

DIN TOATĂ LUMEA

STUDIEREA GULF-STREAM-ULUI

Din inițiativa marelui oceanograf norvegian, profesorul *Bjoern Heeland-Hansen*, 5 națiuni europene — *Norvegia, Anglia, Germania, Danemarca și Statele Unite ale Americei* — vor întreprinde în vara aceasta cercetări asupra *direcției, temperaturei și vitesei* Gulf-Stream-ului.

In acest scop vor fi întrebuințate mai multe nave având la bord specialiștii și aparatele necesare.

Una din nave va avea post fix și va sta în ancoră în partea de Nord a insulelor *Azore*; alte două nave vor face cercetările deplasându-se în diferite regiuni ale acestui mare fluviu cald.

Se vor face cercetări și la Sud de *Islanda*.

Desigur că aceste noui cercetări vor completa mult tot ceiace se știe în prezent despre *Gulf-Stream* și nu sunt excluse și anumite descoperiri interesante.

CINCI RECORDURI BĂTUTE DE O NAVĂ CU MOTOR A MARINEI MILITARE ITALIENE

O vedetă cu motor a marinei militare, condusă de locotenentul *Eugenio Silvani*, a bătut următoarele recorduri:

recordul de o oră cu vitesa 48,45 noduri (89.737 km.)
recordul de trei ore cu vitesa 47,83 noduri (88,584 km)
recordul de șase ore cu vitesa 46,46 noduri (86,052 km.)
recordul de nouă ore cu vitesa 45,75 noduri (84,733 km.)
recordul de douăsprezece ore cu vitesa 44,99 noduri (83,354 km)

Este important de semnalat că această cursă a fost executată în mare deschisă pe o bază măsurată; vedeta a parcurs circa 1000 km. fără a suferi vreun accident sau avarie.

Este o vedetă construită de șantierele *Baglietto*; are motoare *Isotta Fraschini*.

Deplasamentul este de 20 tone.

SINISTRELE MARITIME IN ULTIMII TREI ANI

Buletinul Armatorilor, care apare la Liverpool arată că în ultimii trei ani sinistrele maritime au mers crescând.

Astfel în 1935 au fost pierdute 129 nave cu un tonaj de 287.412 tone;

în 1936 au fost pierdute 155 nave cu un tonaj de 367,486 tone iar,

în 1937 au fost pierdute 159 nave cu un tonaj de 421.056 tone.

Deasemenea și numărul victimelor urmează aceiași regulă, în 1935 au fost 5203, în 1931 numai 5560, iar 1937 au fost înregistrați 6643 morți.

NAVELE DE COMERȚ LANSATE IN 1937

Navele de comerț lansate în 1937 au atins cifra de 1101 și un tonaj global de 2.690.580 tone.

Anglia se clasează cea dintâi, căci șantierele engleze au lansat în acest an 309 nave totalizând 920.822 tone.

După Anglia urmează la o distanță apreciabilă *Japonia, Germania și Statele Unite ale Americei,* cu 180 nave și 451.121 tone, 174 nave și 435.606 tone și 123 nave și 239.445 tone.

Locul al 5-lea este ocupat de *Olanda*, cu 112 nave și 183.509 tone.

Apoi urmează țări maritime cari au lansat 1—38 nave cu tonaj global între 150—131.411 tone.

Intre acestea este cazul să remarcăm că *Franța*, cu 9 nave și 26.544 tone se prezintă destul de slab anul acesta, abia cu 1% din totalul mondial.

Deasemeni mai remarcăm câteva țări mici, cum sunt *Finlanda, Austria, Danzig, Estonia, Turcia și Jugoslavia,* cari totuși au lansat 3 nave cu 6.646. tone 6 nave cu 3600 tone, 8 nave cu 27.499 tone, 2 nave cu 472 tone, 1 navă cu 150 tone și ultima, 2 nave cu 948 tone.

Surpriza cea mare pe care ne-o prezintă *Lloyd's Register of Shipping*, este faptul că șantierele românești nu figurează deloc în acest tabel și că în schimb șantierele ungare au lansat 5 nave cu 2850 tone.

Cea mai mare navă dintre cele lansate, este pachebotul olandez *Nieuw Amsterdam* de 36.000 tone brute.

Marea majoritate a acestor nave sunt înzestrate cu motoare Diesel; în Danemarca motorul este aplicat la 90% din construcțiuni.

CURIOASA JUDECATĂ A TRIBUNALULUI CIVIL DIN MONTPELLIER.

Tribunalul din Montpellier, a avut să judece un caz foarte interesant.

La 16 Iunie 1936, un grup de dokeri greviști, din portul *Sète* (la Mediterana), au lua două gabare din port și legându-le una de alta, au barat eșirea portului, fixându-le cu parâme între cheu și o grue flotantă, așa ca nici un vapor din port să nu poată eși la larg.

In timp ce dokerii făceau această treabă (!), un vapor manevra pentru a eși din port; ajuns la baraj, a stopat, apoi cu mașina încet înainte, și-a băgat etrava între cele două gabare și din cauza presiunei exercitate, legăturile acestora s'au rupt, lăsând loc vaporului să treacă printre ele. In acest timp însă gabarele au fost presate una între cheu și vapor, alta între vapor și gruia flotantă, producându-li-se mici avarii.

Dokerii se aflau massați pe cele două gabare și furioși că vaporul le înfrânsese voința, au început să arunce în elicea vaporului tot felul de materiale, cari se aflau pe gabare (scânduri, bare de fier, parâme de sârme, etc...), cu intenția de a paraliza mașina vaporului și a-l împiedica să iasă din port.

Societatea proprietară a gabarelor a dat în judecată *vaporul pentru plata avariilor gabarelor* și Comuna și Statul *pentru plata pierderilor suferite din cauza greviștilor.*

Tribunalul a separat toată afacerea în: *avaria gabarelor și distrugerea materialului gabarelor.*

Pentru avarierea gabarelor, tribunalul socotește că vaporul este responsabil, cu toate că acesta avea dreptul incontestabil de a părăsi portul, pentrucă tentativa dokerilor de a-l opri era categoric ilegală, deoarece principiile ordinei publice îi opreau să-și facă singuri dreptate.

Comuna și Statul nu au nici o responsabilitate.

Argumentarea este făcută astfel:

Art. 106 al legii din 1884, modificat în 1914 nu angajează responsabilitatea Comunei și a Statului, decât pentru stricăciuni și pagube *„rezultând din crime și delicte comise prin violență de trupamente sau grupuri înarmate sau nearmate"*. Ar trebui deci ca să existe o crimă sau un delict, dar o simplă contravenție ar fi prea puțin pentru a face responsabilă Comuna și Statul, deoarece faptul că dokerii au deplasat gabarele nu constitue nici *crimă* nici *delict*. Pe dealtă parte, faptul de a fi amarat gabarele în alte locuri decât cele afectate pentru ele, constitue după ordonanța din August 1681, a lui *Colbert*, cartea IV, titlul I, art. 3, un delict nepedepsibil, iar după legea din 23 Martie 1842 pedepsibil doar cu o amendă dela 16 — 300 frs., dar privește numai echipajul navelor; ori dokerii nu făceau parte din echipajul gabarelor. Cel mult aceștia s'ar încadra în art. 471 paragr. 4, din Codul Penal, care pedepsește pe cei care *împiedică un drum public*, cu o amendă dela 1—5 fr.

Deasemenea faptul de a fi pus gabarele în calea vaporului, nu poate constitui o crimă sau un delict, deoarece intenția dokerilor nu a fost de a pune acolo gabarele pentru a fi avariate de vapor, ci de a atrage atenția vaporului să nu încerce să părăsească portul.

Deci avariile gabarelor nefiind rezultatul unei crime sau al unui delict, responsabilitatea Comunei și a Statului nu puteau fi angajate.

Cât privește distrugerea materialului gabarelor, asvârlit de dokeri în elicea vaporului ,aceștia sunt vinovați de *„pagube comise în bandă sau grămadă asupra proprietății mobiliare"*, care se pedepsește de art. 440 Codul Penal, cu *muncă silnică*.

De data aceasta este vorba de o crimă săvârșită de o grămadă de oameni *pe teritoriul comunei Sète*, care în baza articolului 106 și a următoarelor din legea din 1884, modificate prin cea din 1914 ,atrage responsabilitatea Comunei și a Statului.

E foarte probabil că acest proces va ajunge și la Curtea de Apel.

BAZELE NAVALE FRANCEZE DELA BIZERTA ȘI MERS-EL-KEBIR.

Intr'un articol din *Journal de la Marine Marchande*, d. *Albert Le Bail*, arată că într'un eventual conflict între Franța și Italia, baza navală dela Toulon este rău amenințată, fiind prea aproape de graniță. (De altfel în aceiași situație neplăcută se află și baza navală italiană dela Spezzia). De aceia flota franceză din Mediterana va fi nevoită să se adăpostească în bazele din nordul Africei, *Bizerte* și *Mers-el-Kebir*.

Astăzi baza dela *Bizerte* este foarte bine înzestrată și apărată; rezervoare de păcură, de benzină, depozite de proectile, bombe și torpile, centrală electrică și altele, sunt toate adăpostite în subterane, bine adăpostite contra bombelor din avion.

Dinspre larg *Bizerte*, este apărată de baterii puternice, iar contra atacurilor aeriene, este apărată de baterii A. A. și de un număr de avioane moderne.

Nu tot așa se poate spune despre baza dela *Mers-el-Kebir*, care prin așezarea sa în apropierea Gibraltarului, are o mare importanță militară. Totul este încă abia început; portul, cu posibilitățile actuale ale provinciei, va fi gata cel puțin în 5 ani.

Natura a înzestrat Mers-el-Kebir cu o înălțime de 315 m., pe care se află ruinile unui vechi fort și actualul fort Santon, care domină toată rada. Artileria fortului, însă, este veche, bate numai până la 18 km.

Autorul conchide că la *Mers-el-Kebir*, poate mai mult ca la Bizerte, Franța ar trebui să facă în cel mai scurt timp o mare bază navală, care ar putea să se adăpostească toată flota franceză.

TUNEL SUB CANALUL PANAMA

Presa americană anunță că Statele Unite au în studiu un proect pentru construirea unui tunel pe sub canalul Panama pentru a uni pe uscat cele două părți ale republicei, despărțite odată cu tăerea canalului. Astăzi transporturile de pe un mal pe altul se fac pe un *ferry boat* care poate lua la bord 22 vagoane.

După calculele făcute, costul acestui tunel s'ar ridica la 2 milioane dolari.

Între guvernul republicei Panama și Statele-Unite încă nu s'au început discuții oficiale asupra acestui subiect.

PETROLIERUL „ÉMILE MIGUET"

Acest tanc de 21.340 tone, lung de 175,9 m., lat de 22,50 m. și pescaj 9,82 m., este cea mai mare navă franceză de marfă.

A fost construit în șantierele *Ateliers de France* la *Dunkerque* pentru *Compagnie Française des Pétroles*. Propulsiunea este realizată cu două motoare *Diesel* tip *Burmeister & Wain* de 6 cilindre de 740 m/m. alesaj și 1500 m/m. cursa pistonului, construite la șantierele *Penhoët* din *Saint-Nazaire*. Viteza navei este de 14 noduri.

Nava poartă numele Inginerului *Émile Mignet*; acest inginer intrat în 1925 la *Compagnie des Petroles*, a ajuns până la înaltul post de *administrator-delegat*, realizând în acest timp cele mai mari rafinării franceze la *Havre* și *Martignes*.

Nava a fost construită după sistemul *Isherwood Bracketless*, care are ca principiu continuitatea elementelor longitudinale, compensarea și repartizarea eforturilor prin punerea în sens transversal a 3 *varange* înalte cari au locuri de trecere pentru piesele longitudinale continui.

Contra incendiilor are o instalație de stingere cu vapori. Dela colectorul de vapori al mașinilor auxiliare pornesc conducte care la nevoe duc vaporii în toate tancurile. Deasemeni mai sunt la mașini și prin alte diferite locuri stingătoare cu spumă.

O instalație însemnată, cu gaze inerte, previne orice incendiu la tancuri. Principiul pe care se bazează acest procedeu este simplu: produsele inflamabile din tancuri trebue lipsite de oxigenul necesar pentru ardere sau explozie; la această situație se ajunge întrebuințând *azot* sau *acid carbonic* sau chiar un amestec de gaze în care se găsește foarte puțin oxigen. Un amestec de vapori de benzină și de gaze inerte este în mod practic neinflamabil sau neexplozibil dacă conține mai puțin de 14—15% oxigen.

Deaceea este foarte practică și economică întrebuințarea în acest scop a gazelor de eșapament dela căldarea de vapori care conțin abia 4% oxigen.

Acest gaz înainte de a fi trimis printr'o tubărie specială deasupra lichidului din tancuri este curățit și spălat în instalații speciale. Astfel gazele acestea inerte, formează o pătură deasupra lichidului, împiedicând incendierea.

Émile Miguet este o navă care face fală industriei de construcţii navale a Franţei şi inginerilor francezi.

CÂTEVA CIFRE COMPARATIVE INTRE AVION ŞI CHIURASAT

Amiralul american *Leahy*, a publicat în *Army and Navy Register*, un memoriu, în care studiază problema aşa de controversată a înlocuirii *navelor de linie cu avioane*.

Admiţând că un chiurasat modern este înzestrat cu 9 tunuri de 406 mm., cari ar trage proectile de circa o tonă, şi că fiecare tun are 100 lovituri pe care le poate trage câte una pe minut, rezultă că această navă poate trage 900 lovituri în timp de 1 oră şi 40 minute.

Un avion de bombardament, trebue să se întoarcă la baza sa pentru a se reaproviziona cu bombe şi combustibil.

Ar trebui 900 avioane de bombardament, pentru a lansa acelaş număr de bombe de o tonă, ca o navă de linie.

Flota americană are 15 nave de linie, deci ele pot trage cu tunurile 13.500 lovituri.

Ar trebui deci 13.500 avioane, care să lanseze în acelaş timp un număr egal de bombe.

Viaţa unei nave de linie este de 26 ani, iar a avionului este de maximum 6 ani.

Dacă într'o perioadă de 26 ani, vrem să existe atâtea avioane câte ar egala puterea de luptă a celor 15 chiurasate, ar trebui să se construiască 58.000 avioane.

Dacă socotim că un avion modern de bombardament costă circa 250.000 dollari, atunci o flotă de 58.000 avioane ar costa în 26 ani, circa 14.625 milioane dollari.

Chiar dacă admitem că numărul loviturilor în ţintă este superior în bombardamentul aerian, în comparaţie cu tirul artileriei chiurasatelor, cu procentul 4, tot ar fi necesar un număr de 3375 avioane într'un singur loc pentru a contrabalansa puterea de foc a celor 15 chiurasate şi aceste 3375 avioane, ar costa cu mult peste 3.500 milioane dollari, pe când cele 15 nave de linie nu ar costa decât tot 750 milioane dollari.

CÂTEVA CĂLDĂRI MODERNE

Cele mai moderne căldări marine sunt astăzi căldările *Benson, La Mont, Wagner, Löffler, Sulzer, Velox* şi *Schmidt-Hartman*.

Tabloul comparativ care urmează este destul de elocvent.

CARACTERISTICI	Benson	La Mont	Wagner
Presiunea în kg./cm^2	93 kg.	16,5	51,5
Temperatura vaporilor	480^0 C	350^0 C	450^0 C
Producerea vaporilor din turelă	24 t./oră	10 t/h.	56 t/h
Suprafaţa de încălzire	340m^2	208 m^2	650 m^2
Sarcina unitară în kg./m^2 h.	55 kg.	—	—
Sarcina elementară în kg./m^2 h.	—	48	55
Producerea caloriilor focarului în calorii mari pe m./cub/oră	1.000.000	215.000	660.000
Diametrul tuburilor	22 mm.	26 mm.	30 mm.
Randamentul căldării	90%	90%	90%

Căldarea *Benson*, a fost instalată, în 1935, pe nava *Postdam*, în 1936, pe *Pretoria* şi în 1938, pe *Ubermark*.

Timpul în care se ridică presiunea, variază între 10—15 minute.

Răcirea căldărilor este foarte rapidă; cu prilejul unei avarii, un mecanic a putut intra în căldare la o oră după stingerea focurilor.

Căldarea *La Mont*, este însă mai răspândită astăzi.

La această căldare s'au făcut experienţe de încălzire cu cărbune pulverizat.

Căldarea Wagner a fost instalată în 1935, pe *Tannenberg* şi *Scharnhorst*.

La aceste căldări moderne, combustibilul întrebuinţat este lichid sau cel mult cărbune pulverizat.

FARUL AMELIA EARHART

Americanii vor ridica un far pe insula Howland în amintirea temerarei aviatoare americane, care a dispărut în timpul unui raid pe deasupra oceanului Pacific.

Viaţa efemeră a acestei tinere a lăsat pe cerul aviaţiei o dâră luminoasă care nu se va stinge.

Farul acesta care simbolizează tocmai acea dâră luminoasă este primul jalon al liniei aeriene Australia-Hawai.

Acest far va fi omagiul cel mai nimerit şi potrivit adus amintirei dispărutei, mai mult decât orice alt monument care ar fi fost făcut în acest scop.

SALONUL NAUTIC INTERNAŢIONAL

La Paris s'a deschis la 23 Aprilie al XI-lea salon nautic internaţional care a durat până la 8 Mai.

Ca şi în anii precedenţi Salonul este împărţit în mai multe secţii şi anume: Secţia marinei de război, a marinei comerciale, a navigaţiei de plăcere cu vele şi cu motor, canoe rigide şi pliante, motoare marine, echipamente, cluburi nautice şi toate industriile cari au vre-o legătură cu chestiunile de navigaţie.

AVANTAJELE PROPULSIUNII ELECTRICE

1) Puterea necesară poate fi împărţită între mai multe grupuri electrogene egale, de putere redusă, de construcţie simplă şi economică.

2) Intre rotaţia elicelor şi aceia a motoarelor grupurilor electrogene este o independenţă deplină.

3) La inversarea sensului de mers, grupul electrogen nu-şi inversează funcţionarea, ceeace constitue o mare simplificare.

4) Se poate naviga cu diferite viteze în modul cel mai economic, fracţionând puterea între grupurile electrogene, putând astfel a ţine în repaos o parte din grupuri.

5) O parte din grupurile electrogene, pot fi întrebuinţate ca producătoare de energie pentru alte nevoi ale bordului (maşini auxiliare, calorifere, etc.).

6) Simplicitate de comandă având toate comenzile centralizate la un singur tablou de comandă.

7) La mersul înapoi, se poate întrebuinţa toată puterea întrebuinţată la marşul înainte (la turbine nu e tot aşa). Inversiunea de marş se poate face într'un timp foarte scurt.

8) Instalaţiile propulsiunii electrice nu sunt ancombrante, sau de o greutate mai mare ca la o navă cu turbine, iar randamentul este chiar mai mare dacă toată instalaţia este bine studiată (de ex. aşa cum a fost studiată la NORMANDIE).

SĂPTĂMÂNA DELA KIEL

Ca în toţi anii, şi anul acesta cu prilejul săptămânii dela Kiel, s'a desfăşurat o mare activitate de propagandă marinimă.

Săptămâna a început la 19 Iunie şi s'a închis la 25 Iunie.

La regate, publicul spectator a participat de pe bordul mai multor vase mari de unde prin difuzoare s'a putut asculta desfăşurarea concursurilor.

UN NOU MOTOR HORSBORD

Din „Le Yacht", aflăm că la al 35-lea salon nautic american care s'a ţinut anul acesta la New-York, între diferite tipuri şi sisteme de bărci, motoare şi accesorii, s'a remarcat motorul de barcă *Troller Clorke* prezentat de casa *Clarke Engineering Co.*

Acest motor de 1,2 c. v., pe lângă faptul că are numai 5 kgr. greutate, mai prezintă şi o inovaţie interesantă şi anume: motorul propriu zis se află sub apă în locul unde se află de obicei angrenajele la alte motoare. In modul acesta elicea este calată direct pe vilbrechin.

Această inovaţie suprimă canalizaţia şi pompele de răcire deoarece cilindrul se răceşte fiind în contact direct cu apa. Pe lângă aceasta, bărcile mai mici capătă o mai mare stabilitate căci centrul de greutate este foarte jos.

SEE-ADLER 1914 ŞI SEE-TEUFEL 1938

Toti cititorii noştri au văzut în câteva numere anterioare ale revistei noastre isprăvile şi peripeţiile contelui *Von Luckner*, viteazul şi loialul comandant al velierului corsar german *See-Adler* (Vulturul de mare).

După aproape un sfert de veac de când a fost cu *See-Adler* prin apele Oceanului Pacific, aflăm că s'a reîntors în acele locuri tot în calitate de comandant însă, de astă dată pe micul yacht *See-Teufel* (Diavolul mării), având la bord pe soţia şi pe fiul său.

Ajuns în insula *Tahiti*, a debarcat la *Papeete*; acolo în piaţa care poartă numele viteazului marinar francez din alte timpuri, *Bougainville*, se află ca trofeu, tunul care altă dată era puterea velierului *See-Adler*. Informaţiile ce le avem, arată că Von Luckner a mângâiat acest tun, cuprins de o mare emoţie. A vizitat apoi micul muzeu al oraşului în care se află expuse multe lucruri rămase dela *See-Adler*.

Ne închipuim că în pelerinajul întreprins, Von Luckner va fi primit peste tot cu simpatie, căci nimeni nu-i poate reproşa ceva pentru aceasta; este suficient să reamintim numai că la sfârşitul războiului, după ce fusese liberat din prizonieratul din Noua-Zelandă şi se îndrepta spre cheul unde se afla vaporul care trebuia să-l aducă în patrie, din mulţimea curioasă să-l vadă s'a desprins un grup de câteva doamne bătrâne cari l-au întâmpinat cu modeste buchetele de flori în timp ce una din ele i-a ţinut următoarea cuvântare: *„Sunt prezidenta asociaţiei mamelor luptătorilor. In numele a 80.000 dintre noi, te rugăm să primeşti urările noastre de drum bun. Toţi acei pe care i-ai avut prizonieri s'au întors sănătoşi la căminurile lor. Datoria noastră este de a ruga pe bunul Dumnezeu, să-ţi ajute ca să ajungi cu bine în braţele mamei dumitale, care, ca şi noi, a plâns atâta vreme aşteptându-te!...*

SPICUIRI DIN ANUARELE FLOTELOR DE RĂZBOI

Cercetând anuarele de anul acesta al flotelor de război se observă că peste tot au fost reluate cu multă grabă construirea chuirasatelor. In toată lumea se află 19 în constructie, din care 5 în Anglia, 2 în Statele-Unite, 2 în Franţa, 4 în Italia, 4 în Germania şi 2 în Japonia (totuşi s'ar părea că Japonezii mai au încă 2 în lucru).

Deasemenea sunt pe cale şi 11 portavioane (4 Anglia, 3 Statele-Unite, 2 Franţa şi 2 Germania). S'ar părea că şi Japonia va mai construi 1-2 portavioane.

Crucişătoare-chiuirasate, de mare tonaj, nu mai construeşte decât U. S. A., 19 şi Germania 3.

Crucişătoare uşoare sunt în lucru peste tot. Anglia are mai multe tipuri şi de 9000 tone şi de 8000 şi de 5300 tone.

U. S. A. construeşte tipuri de 10.000 tone care totuşi probabil că nu vor avea decât 7500 tone.

Germania are în lucru 2 de 10.000 tone, Franţa 2 de 8000 tone.

Despre Japonia nu se ştie nimic.

Cât priveşte distrugătoarele, Italia are în lucru 30, U. S. A. 33, Anglia 40, Germania 44.

Submarinele sunt ţinute într'un oarecare secret, totuşi se ştie că Italia are în serviciu sau în şantier 106 şi va mai construi încă altele în număr necunoscut, Anglia are în total 71 din care 17 au trecut peste limita de vârstă, U. S. A. are 113 din care 63 sunt vechi, Franţa are 78 în serviciu şi 14 în şantier sau în proect, iar Germania are 51 începute a fi construite abia acum 4 ani.

„CUPA-AMERICA" IN TRECUT ŞI IN 1937

Această competiţie nautică care stârneşte curiozitatea sportivilor din toată lumea are originea la 20 August 1851 când asociaţia *Royal Yacht Squadron* a organizat prima cursă în jurul insulei *Wight*. La această cursă au fost 15 concurenţi. Trofeul, o cupă valorând 100 guinee, a fost câştigat de *schooner*-ul *America* sub pavilion american.

Sindicatul proprietar al yachtului *America* a dăruit yacht-clubului din New York, cupa câştigată.

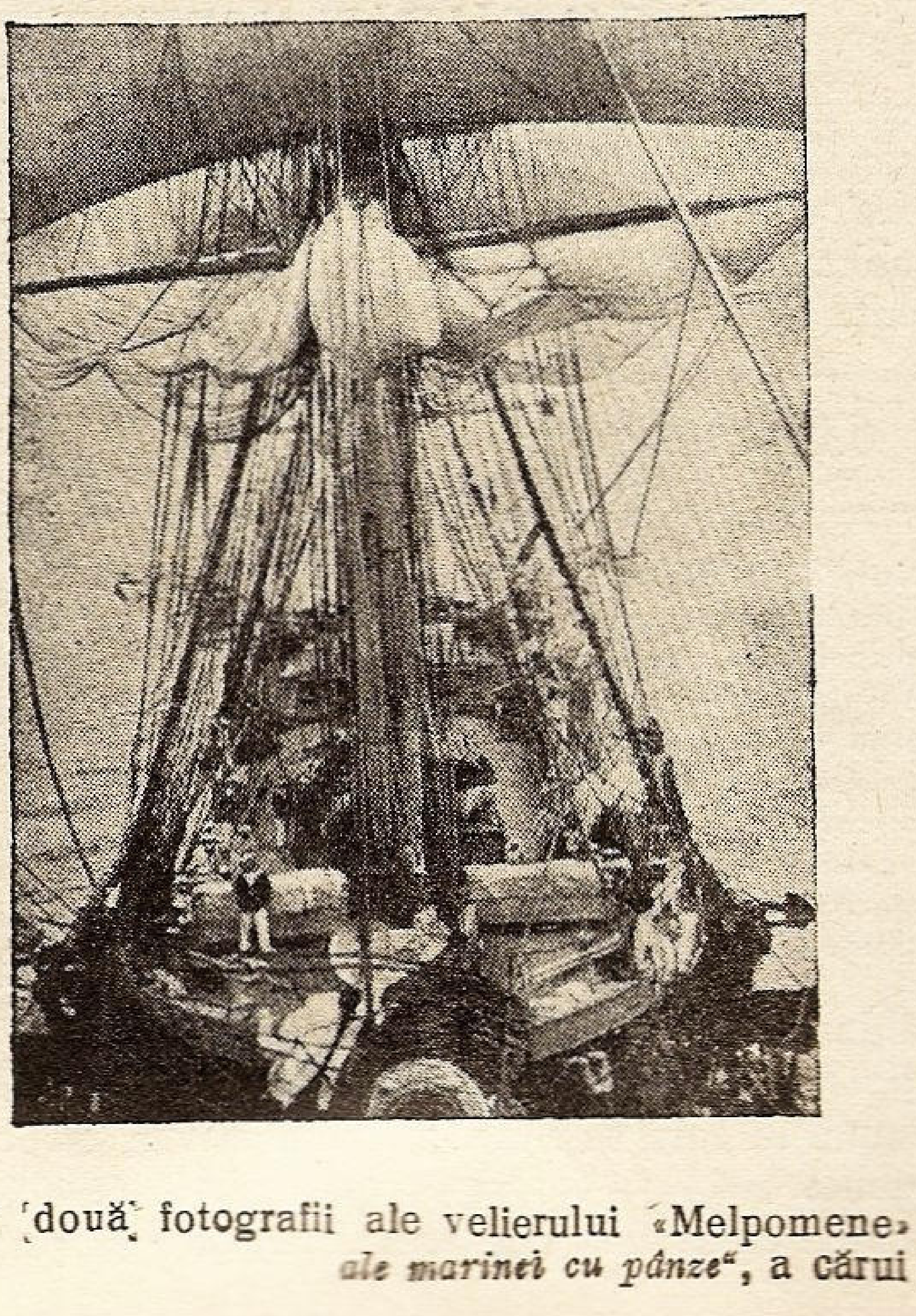
Conducătorii *New-York-Yacht-Club*-ului avură fericita inspiraţie să institue un *challenge* internaţional sub denumirea *„Cupa America"*.

Abia în 1870, *Royal Thames Yacht Club*, prin yachtul *Cambria* încearcă să aducă cupa în Anglia.

Regulamentul cupei, prevedea numai o singură cursă în baia New-York.

Din cei 23 concurenţi, primul a ieşit yachtul ame-

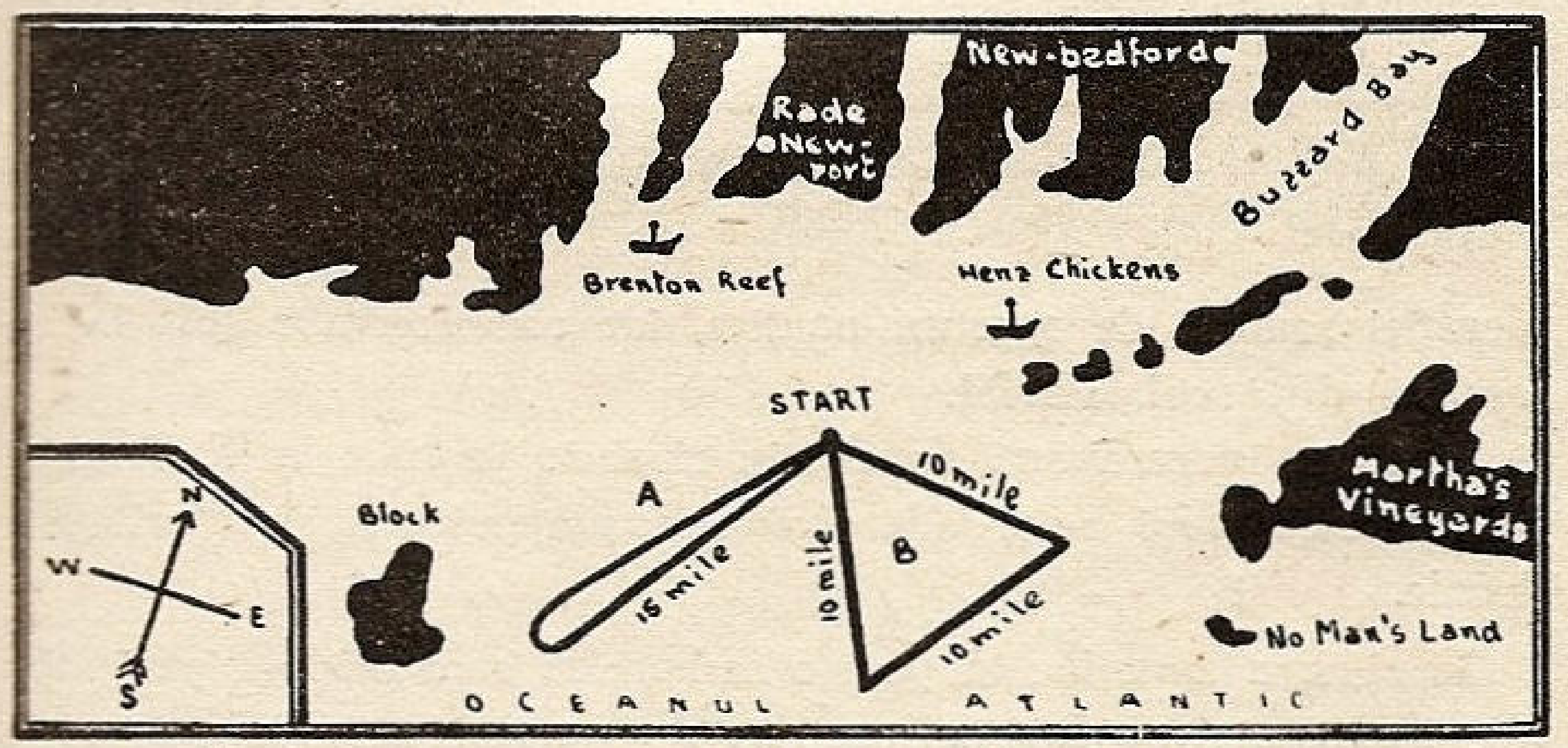
ULTIMELE ZILE A



Dăm aci două fotografii ale velierului «Melpomene» pe ca
ale marinei cu pânze", a cărui recenzi

rican *Magic*, iar yachtul englez s'a clasat al 10-lea.

In 1871 englezii au concurat cu *Livonia*, în 1876 cu *Countess of Dufferin*, în 1885 cu *Genesta*, în 1886 cu *Galateea*, 1887—*Thistle*, 1893—*Valkyrie II*, 1895—*Valkyrie III*, 1899—*Shamrock*, 1901—*Shamrock II*, 1903—*Shamrock III*, 1920—*Shamrock IV*, 1930—*Shamrock V*, 1934—*Endeavour*, însă rezultatul nu le-a fost favorabil în nici una din aceste curse.



Parcursul pe care se aleargă „Cupa America"

Din 1930 parcursul a fost modificat astfel: plecarea se face dela o geamandură care se află în largul băii *Newport Rhode Island*, la 9 Mile spre S E de farul plutitor *Brenton-Reef*. Cursele se execută alternativ pe un parcurs de 15 Mile în contra vântului şi 15 Mile sub vânt şi apoi pe un parcurs triunghiular de 30 mile. Sensul parcursului este semnalat cu 20 minute înainte de plecare. Regulamentul mai prevede o viteză medie de 5,5 noduri, sub care cursa se anulează.

Invingător este acela care câştigă 4 curse din cele 7.

Anul trecut cursa s'a desfăşurat aşa cum se arată în schiţa alăturată, între yachtul american *Ranger* condus de D-l *Vanderbilt* şi *Endeavour II* condus de D-l *Sopwith*.

La majoritatea plecărilor, D-l *Sopwith* a avut întâetatea şi chiar dădea de gândit celor care priveau desfăşurarea cursei, însă *Ranger*, încet, încet l-a depăşit şi a terminat cursa aproape regulat în câteva minute înainte.

ARINEI CU PÂNZE

torit mult timp Marcel Rondeleux, autorul volumului „*Ultimele zile*
ărut în numărul trecut al revistei noastre.

Mulţi sunt de părere că yachtul englez, strângea prea mult vântul ceeace îi reducea mult din viteză.

Americanii nici de data aceasta n'au pierdut cupa pe care din 1871 englezii se silesc s'o câştige.

PRIVIRI ASUPRA TRECUTULUI VENEŢIEI

D-l Dr. *Jules Sotas*, a scris o carte cu titlul *Messageries Maritimes de Venise au XIV-e et XV-e siecles*, în care ne desvălue multe fapte şi lucruri în legătură cu marii navigatori din trecut, Veneţienii, care aveau următoarele lozinci program:

A ajunge la porţile care se deschid spre Orient, isvorul de mărfuri scumpe;

A plăti cât mai eftin trecerea prin aceste porţi, câştigând bunăvoinţa celor care le deţin, oricine ar fi ei; sau, mai bine, a nu plăti nimic, punând stăpânire pe locurile care pot fi acaparate.;

A păstra siguranţa drumurilor care duc către acele locuri, printr'un lanţ continuu de escale şi puncte de sprijin, pe cari să fim stăpâni.

Specialiştii în construcţii navale vor găsi în această lucrare, descrieri ample asupra tuturor felurilor de nave de pe atunci întrebuinţate pentru comerţ şi pentru război.

Incăodată mai mult D-l Jules Sottas, ne arată că nimic nu e nou sub soare, căci anumite reguli de pe atunci au reapărut şi azi. Astfel, nu era permis ca vreun veneţian să cumpere nave din străinătate (protecţia industriei proprii) şi nici vânzări de nave nu se puteau face decât numai între veneţieni.

Inainte de intrarea unei nave în serviciu, 3 experţi, numiţi de autoritatea superioară, o examinau şi îi stabileau caracteristicile de încărcare.

Comerţul cu Levantul era rezervat numai pavilionului naţional. Negustorii veneţieni nu puteau transporta marfă decât pe nave veneţiene. Orice marfă, chiar pentru altă destinaţie, trebuia să treacă şi pe la Veneţia.

Navlurile erau fixate de Senatul Veneţian.

Navele navigau deobicei în grup sub conducerea unui comandant de convoi care dădea ordine căpitanilor de corăbii.

Navele veneţiene făceau şi curse, obişnuite cu pelerini spre locurile sfinte.

Este interesant de aflat cum călătoreau pasagerii; fiecare avea drept la un loc pe punte, sub cerul liber, pe o lăţime de 0. 52 m.; acolo putea să-şi instaleze o saltea pe care trebuia să şi-o procure singur.

Timpul şi-l petreceau flecărind sau cântând sau dormind. Erau şi din aceia cari se ocupau cu jocurile de noroc şi cari ajungeau să-şi piardă toţi banii cari-i aveau puşi deoparte pentru călătorie.

Dacă din anumite cauze călătoria dura mai mult decât era prevăzut (din cauza vântului, valurilor, etc.) atunci era mai rău cu hrana, căci pâinea era înlocuită cu pesmeţi, iar hrana, cu peşte sărat.

Un pelerin, părintele Felix, a lăsat nişte impresii scrise în limba latină în care arată că înainte de a pleca spre Ierusalim a întrebat cum e drumul pe mai mulţi care fuseseră acolo. Contele de Wurtemberg i-ar fi răspuns astfel:

„Pe pământ sunt 3 lucruri asupra cărora nu poţi nici să îndemni şi nici să nu îndemni pe cineva: să se însoare, să se ducă la război şi să plece la Sfântul Mormânt, deoarece acestea toate pot să aibă un început bun, dar foarte uşor pot să se sfârşească în rău".

Recomandăm această carte a D-lui Sottas, care are foarte multe părţi interesante despre cari nu s'a putut spune suficient în aceste câteva rânduri.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din ţară

DOLIUL NAŢIONAL

Alături de întreaga ţară, gândul conducătorilor Ligii. Navale s'a îndreptat spre mult încercatul nostru Suveran şi Preşedinte, căruia I s'a transmis următoarea telegramă de mângâere:

In numele comitetului de conducere al Ligii Navale Române, prezentăm Majestăţii Voastre, profunda noastră părere de rău, pentru marea pierdere suferită prin stingerea din viaţă a mult iubitei noastre Regine Maria, care, încă dela înfiinţarea Ligii Navale Române, ne-a fost cea dintâi Inaltă ocrotitoare în aspiraţiile noastre marinăreşti.

Vice-Preşedintele Ligii Navale Române
Amiral, I. COANDĂ

M. S. Regele a binevoit a răspunde prin telegrama următoare:

Domnului AMIRAL I. COANDĂ
Vice-Preşedintele Ligii Navale Române
Str. Câmpineanu No. 38
LOCO

Vă mulţumesc pentru condoleanţele Ligii Navale Române,

CAROL.

Din partea Ligii Maritime şi Coloniale Polone s'a primit următoarea telegramă:

„Luând cunoştinţă de dureroasa noutate a decesului Majestăţii Sale Regina Mamă Maria a României, Liga Maritimă şi Colonială exprimă Ligii Navale Române condoleanţele sale cele mai sincere.

Vice-Preşedinte
(ss) KORYTOWSKI

Caravana nautică „Marele Voevod Mihai"

Federaţia Română de sporturi nautice a organizat şi anul acesta între 15 Iulie şi 8 August o caravană nautică pe distanţa Turnu-Severin—Mamaia.

Scopul caravanei nautice este de a contribui pe cât e posibil la propaganda sportului nautic şi a formării unei mentalităţi marinăreşti în massele poporului românesc. Se urmăreşte apoi prin instituirea acestei întreceri nautice, punerea bazelor unei solide organizări a sportului pe apă la noi în ţară. Prin itinerariul pe care îl urmează, caravana este, în afară de aceasta, un minunat prilej de educaţie naţională, prin cunoaşterea celei mai importante, artere nautice a ţării, Dunărea, a oraşelor româneşti riverane, şi a coastei Mării Negre dela Sulina la Constanţa. Ea este, fireşte, şi un examen, ca şi o completare a cunoştinţelor marinăreşti şi de camping, atât de necesare, în această epocă de început a sportului nautic.

Organizarea în amănunt a caravanei s'a făcut sub directa supraveghere a d-lui c-dor adj. Preda Fundăţeanu, preşedintele Federaţiei române de sporturi nautice, iar conducerea a fost încredinţată d-lui col. Pavlid.

Plecarea în caravană s'a dat în ziua de 15 Iulie la T.-Severin în prezenţa d-lui c-dor adj. Preda Fundăţeanu, şi a autorităţilor locale.

In ajun, a avut loc în port o serbare la care au luat parte toţi cei înscrişi în caravană.

Pe etape itinerariul a fost următorul: 15 Iulie: etapa I-a, T.-Severin - Gruia, 80 km.; 16 Iulie: etapa II-a, Gruia - Calafat, cu o haltă în timpul prânzului la Cetatea, 56 km.; 17 Iulie etapa III-a, Calafat - Rastu, cu oprire pentru masă în insula Pietrişul, 57 km.; 18 Iulie: etapa IV-a, Rastu - Bechet, cu oprire pentru masă la km. 699, 59 km.

Seara, la cantonarea în Bechet, participanţii în caravană au aflat trista veste a încetării din viaţă a Reginei Maria. Parcursul în a V-a etapă, Bechet - T.-Măgurele, 82 km., s'a desfăşurat de aceia, a doua zi, 19 Iulie, fără entuziasmul de până atunci, şi într'o adâncă tristeţe.

Din cauza doliului naţional caravana s'a oprit timp de cinci zile la T.-Măgurele. Totodată s'a decis modificarea itinerariului pe distanţa Turnu Măgurele - Mamaia, astfel că întrecerea a decurs, din capitala Teleormanului, precum urmează:

Luni 25 Iulie, etapa VI-a, T. Măgurele - Giurgiu, cu oprire pentru masă la Zimnicea, 105 km.; Marţi 26 Iulie, etapa VII-a, Giurgiu - Olteniţa, cu oprire la km. 450, 62 km.; Miercuri 27 Iulie, etapa VII-a, Olteniţa - Silistra, cu oprire în insula Ciocăneşti, 67 km.; Joi 28 Iulie, etapa IX-a, Silistra - Cernavodă, oprire la km. 323, 75 km.; Vineri 29 Iulie, etapa X-a, Cernavodă - Brăila, cu oprire la km. 200, 130 km.; Sâmbătă 30 Iulie, etapa XI-a, Brăila - Galaţi, 20 km.; Duminică 31 Iulie concurenţii s'au odihnit în cantonamente la Galaţi; Luni 1 August s'a parcurs a XII-a etapă, Galaţi-Ismail, cu oprire la mila 43, 116 km.; apoi: Marţi 2 August, etapa XIII-a, Ismail - Vâlcov, cu oprire la Chilia Nouă, 75 km.; Miercuri, 3 August caravana a făcut o vizită în Deltă, după care au urmat: Joi 4 August, etapa XIV-a, Vâlcov-Sulina, 35 km.; Vineri 5 August, etapa XV-a, Sulina-Sf. Gheorghe, 35 km.; Sâmbătă 6 August, etapa XVI-a, Sf. Gheorghe - Gura Portiţei, 55 km.; Duminică 7 August, etapa XVII-a, Gura Portiţei - Capul Midia, 55 km.; Luni 8 August, etapa XVIII-a, Capul Midia - Mamaia, 25 km.

Caravana nautică din anul acesta, care poartă, ca şi anul trecut numele Măriei Sale Marelui Voevod Mihai, s'a bucurat de un desăvârşit succes, pentru care atât organizatorilor cât şi concurenţilor li se cuvin cuvinte de laură.

Au participat la caravană:

1. *„Dor de Ducă"* cu trei caiace a două persoane, şi două caiace a o persoană; 2) *„Distribuţia"* cu un caiac a două persoane; 3) *C. F. R.* cu un caiac a o persoană; *Jandarmeria* cu 2 ambarcaţiuni 6 + 1, două 3 + 1 şi două 2 + 1; *Grănicerii,* idem; *Marina* cu două bărci universale; *Reg. 6 Mihai Viteazul* şi *Reg 2 Vânători de gardă,* fiecare cu câte o lotcă militară 3 + 1.

La Giurgiu s'au alăturat caravanei echipa fabricei de avioane S. E. T. şi a Prefecturii Poliţiei Capitalei.

Caravana a fost urmată pe tot parcursul de servicii bine organizate de reparaţie, de ajutor medical, de aprovizionare, de cartiruire, de presă şi de cinematograf, cari au supraveghiat de pe două remorchere însoţitoare bunul mers al concurenţilor.

Caravana nautică străjerească

Straja Ţării, în dorinţa de a da tineretului din apropierea apelor o educaţie cât mai legată de mediul în care trăeşte, a înfiinţat în oraşele principale din ţară un număr de 21 de centre marinăreşti.

Pentru aceste centre, Straja Ţării a comandat un număr de 21 de caiacuri din care a donat câte unul de fiecare centru, iar Primăria Municipiului Bucureşti, a donat 4 caiacuri străjerilor marinari din Capitală.

Cu aceste ambarcaţiuni s'a organizat o caravană nautică străjerească, ce a plecat din Giurgiu în ziua de 3 August dimineaţa spre a ajunge la Mamaia în ziua de 15 August pentru a lua parte la serbările marinei.

In ziua de 2 August a avut loc la Giurgiu-Port solemnitatea botezului celor 25 de ambarcaţiuni la care au luat parte delegaţii Străjii Ţării, reprezentanţii autorităţilor şi invitaţi ai tuturor societăţilor sportive din Capitală.

Comandant al caravanei nautice a fost numit domnul Locot-Nicolau Eustaţiu, din Marina Regală şi Şeful Biroului Specialităţi din Straja Ţării. Doi comandanţi străjeri ca ajutori, un medic, delegatul Oficiului Naţional de Turism, un delegat al Presei din Straja Ţării şi un număr de 64 străjeri din cele 21 centre marinăreşti.

Ca material nautic, iau parte 26 de caiacuri de 2 persoane, construite de Uzinele „Set" ,o barcă cu motor pusă la dispoziţia unui cuib de străjeri de către d. Ing. Ştefănescu, Preşedintele Soc. „Aquila Româno-Americană" pe care se va monta un aparat de radio dat de către Soc. Philips pentru a distra pe străjeri în timpul parcursului caravanei. Mai ia parte şi cutterul „Timiş" care vine la Giurgiu dela Timişoara pe Bega şi Dunăre.

ITINERARIUL

3 August — Giurgiu — Turtucaia — Olteniţa.
4 August — Silistra — Rasova — Hârşova.
5 August — *Hârşova-Brăila.*
6 August — Brăila — Galaţi.
7 August — Galaţi — Tulcea.
8 August — Tulcea — Canalul Regele Carol I.
9 August — Canalul Regele Carol I — Canalul Nou Dranov.
10 August — Canalul Nou Dranov — Gura Portiţei.
11 August — Gura Portiţei — Gura Boazului.
12 August — Gura Boazului — Constanţa (Mamaia).
13 şi 14 August. — Zile de repaos şi pregătiri în vederea concursurilor pentru ziua de 15 August.
16 şi 17 August. — Inapoierea cu trenul a participanţilor şi trimiterea ambarcaţiunilor respective la centrele marinăreşti respective.

Concursul de desen cu subiecte marinăreşti al revistei „Universul Copiilor"

„Universul copiilor", apreciata revistă pentru tineret, a organizat de curând, printre numeroşii ei cititori un concurs de desene cu subiecte marinăreşti.

Bine primită, captivanta întrecere tinerească a întrunit mai bine de 150 concurenţi, cari nu şi-au precupeţit talentul, în redarea a diverse tablouri cu subiect maritim.

Dată fiind importanţa, pe care, din punct de vedere al propagandei apelor, concursul o are, „Liga Navală Română" a luat hotărârea de a premia cele mai bune desene. Triajul acestora s'a făcut Duminică 26 Iunie ora 10½, în redacţia revistei *„Universul Copiilor"*, de faţă fiind numeroşi cititori, concurenţi şi părinţi ai acestora. S'au acordat următoarele premii:

Premiul I: Un abonament pe un an la revista *„Marea Noastră"*, un număr festiv şi o cutie creioane colorate: *Marinescu Elena,* cl. II liceală, Brăila. (Cutia cu creioane colorate a primit-o prin filiala „L. N. R." din localitate).

Premiul II: Un abonament la revista *„Marea Noastră"* şi un număr festiv: *Vainer D. Mircea,* Constanţa.

Premiul III: Un abonament pe un an la revista *„Marea Noastră pentru Tineret"* şi un număr festiv: *Petrescu M. Aurelian,* com. Boişoara, jud. Argeş.

Premiul IV: Câte un număr festiv al revistei *„Marea Noastră"*: *Anastasiu C. Ispas,* cl. III sec. Petroşani; *Anastasiu Liana,* cl. III secund. Liceul. „Despina Doamna", Ploeşti; *Dumitrescu M. Andrei,* şcoala normală „Mihai Viteazul", Ploeşti; *Făltărică Bibiana,* Oradea; *Galter Ioachim Max,* cl. II Lic. „Eliade Rădulescu", Rădăuţi; *Georgescu Grigore,* cl. IV Lic. „Unirea", Focşani; *Gorănescu Gabriela,* cl. III Lic. „Aurel Vlaicu", Bucureşti; *Nicolau Eugenia,* cl. V Lic. „Regina Maria", Bucureşti; *Petre P. Petre,* cl. III Lic. „N. Bălcescu", Bucureşti; *Wolff A. Claire,* cl. V Lic. „Choisy Mangâru", Bucureşti.

D-ra Elena Marinescu (Premiul I)

Premiul V: Câte un volum cu subiecte marinăreşti: *Angelescu Ortansa,* Giurgiu; *Baniciu Gicu,* cl. V Lic. „Bariţiu". Cluj; *Dumitrescu Victor,* cl. IV Liceul „Mihai Viteazul" Bucureşti; *Erculescu Ştefan,* cl. III Lic. „N. Bălcescu", Bucureşti; *Florescu Gh. Elisabeta,* cl. III Lic. „Regina Maria", Bucureşti; *Leoveanu Mihai,* cl. III Lic. „Gh. Lazăr", Bucureşti; *Negoescu Lucia,* cl. I sec. Bucureşti; *Nicolau Ioan,* cl. IV primară, Bucureşti; *Rudic Oleg,* cl. II primară, Bălţi; *Săndulescu Romeo,* cl. II Lic. „Banu Mihai", Craiova

Premiul VI: Câte un tablou *„Bricul Mircea cu vânt bun"*, de pictorul Ştiubei.

Angelescu Adina, Giurgiu; *Căbunea H. Vasile,* cl. II primară, Bucureşti; *Gallin Nicolae,* cl. II Lic. Unirea" Focşani; *Georgescu Victoria,* Bucureşti; *Gurtovoy Lotta,* cl. IV Lic. „Regina Maria", Bolgrad; *Marinescu N. Eugen,* cl. II sec., Bucureşti; *Munteanu I. Ştefan,* cl. I sec., Turnu Măgurele; Popescu Elvira, Lic. „Despina Doamna", Ploeşti; *Titu Ilie,* cl. II Lic. Vasile Lupu, Orhei; *Vicol Mircea,* cl. II Lic. Aron Pumnu, Cernăuţi.

Menţionaţii primesc No. 1 şi 2 din revista *„Marea Noastră pentru tineret"*.

Anton Georges, şcoala normală Grădiştea, Muscel; *Botez D. Dumitru,* Focşani; *Chiriac E.,* cl. IV şc. primară, Constanţa ; *Enache Virgil,* Sibiu ; *Falcă Maria ; Falcă Vasile,* Preuţeşti, Baia ; *Gallin Constantin,* Focşani ; *Ispravnicu Ovid,* Arad ; *Ionescu Magda,* Bucureşti ; *Lazaride Paul* şi *Victor,* Bucureşti ; *Kanton Gezo,* Nadrag ; *Mihail Iuliu,* Gherla ; *Marinescu Ilie,* Balş ; *Novac S.,* Caransebeş ; *Nan Cecilia ; Nicolescu Sultănica,* Bucureşti ; *Orban Emery,* Nadrag ; *Rădulescu Mihai,* Bucureşti ; *Rădin Mircea,* Craiova ; *Spirescu Mihai,* lic. Şincai Bucureşti ; *Ştefan Olga,* cl. IV Inst. Sf. Maria ; *Stanciu Marin,* R. Vâlcii ; *Suteanu Ivonne,* Craiova ; *Tănăsescu Ionel,* Giurgiu ; *Vasiliu Valentin,* cl. III Lic. „Mihai Viteazu" ; *Vlad Ligia,* Cluj.

Inaugurarea clubului nautic B. N. R.

In ziua de Miercuri 13 Iulie a avut loc la Floreasca inaugurarea noului sediu al clubului nautic B. N. R., construit pe malul lacului, lângă strandul U. C. B.

Infiinţat anul acesta, clubul nautic B. N. R., este al doilea club din Bucureşti în ceiace priveşte buna organizare şi şi-a început activitatea cu succes în campionatele regionale ale Bucureştilor,

Una din echipele clubului nautic B.N.R., pe lacul Floreasca

Solemnitatea inaugurării s'a desfăşurat în prezenţa d-lui Mitiţă Constantinescu, ministru al Economiei Naţionale şi guvernator B. N. R. şi a unei numeroase şi selecte asistenţe, în care am remarcat pe d-nii : c-dor adj. P. Fundăţeanu, preşedintele Federaţiei române de sporturi nautice, g-ral Gabriel Marinescu, prefectul poliţiei Capitalei, N. G. Caranfil, director general al U. C. B., G. Plagino, preşedintele U. F. S R., col. Panaitiu, col. V. Orăşianu, c-dor Aurel Negulescu, secretarul general al Ligii Navale Române, c-dor Octav Nedelcu ing. N. Iliescu-Brânceni, ing. Kogălniceanu, ing. D. Pavel, Neagu Boerescu, Gr. Caracostea, etc.

S'a oficiat de către preotul Toma Chiricuţă un serviciu religios după care au vorbit d-nii : c-dor Fundăţeanu, ministru Mitiţă Constantinescu şi arhitect Radu Dudescu, preşedintele secţiei sportive a B. N. R., care au arătat însemnătatea pe care o are infiltrarea pe orice cale a spiritului marinăresc în massele populare.

O delegaţie economică germană ne vizitează porturile.

In legătură tot cu planurile economice germane în ţările danubiene, a sosit în România o delegaţie germană, ce a vizitat principalele regiuni interesante din punct de vedere economic ale ţării. Constanţa nu a scăpat acestor investigaţii şi a fost vizitată în zilele de 5 — 6 Mai de D-nii : G. H. Teetzmin, delegatul zonei libere a portului Hamburg, Ernst Palatte, administratorul delegat al soc. Hamburg-America-Linie", şi Polzor, agentul pentru Balcani al aceleaşi societăţi.

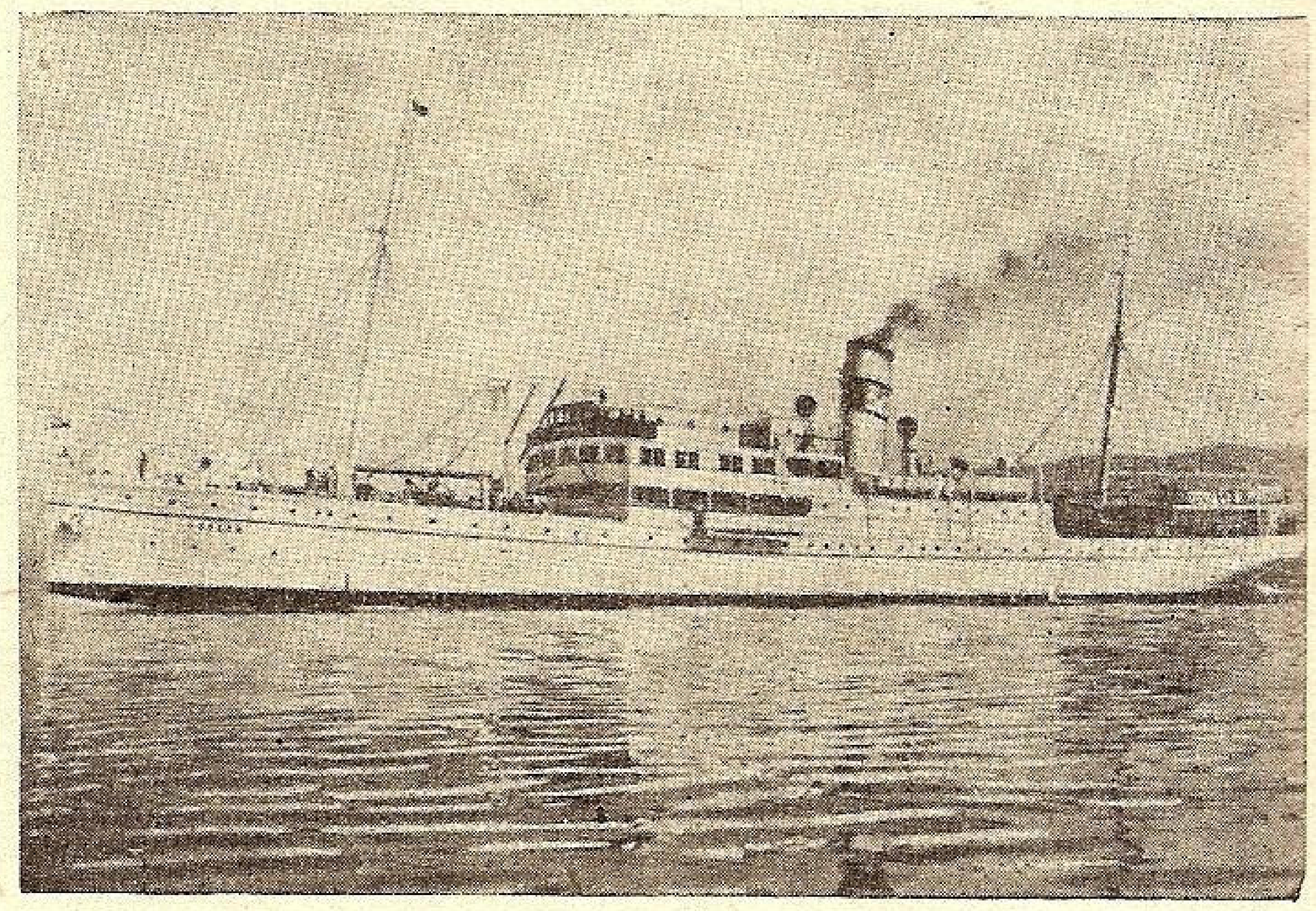
După vizitarea instalaţiilor portului Constanţa oaspeţii au plecat la Galaţi şi Brăila.

Vizita crucişătorului „Hamidye" la Constanţa.

In ziua de 20 Mai a intrat în portul Constanţa crucişetorul „Hamidye", nava şcoală a marinei turceşti rămânând până în ziua de 24 ale lunii. La bordul navei, erau îmbarcaţi 35 ofiţeri elevi şi 50 elevi pe lângă echipajul format din 25 ofiţeri şi 300 marinari.

Deschiderea liniei de navigaţie Suşak-Constanţa.

In ziua de 16 Mai a sosit la Constanţa vaporul „Lovcen" al companiei jugoslave „Zetfka Plovidba C. D." în cursa inaugurală a nouei linii menite să unească între ele porturile ţărilor din Inţelegerea Balcanică.



Vasul „Lovcen"

Linia aceasta deserveşte următoarele porturi :

Split, Şuşak, Veneţia, Dubrovnik, Valona, Durazzo, Pireu, Istambul, Varna, Constanţa şi va constitui o legătură trainică şi eficace între ţările din Sud-Estul Europei.

Lansarea pachebotului „Basarabia"

La şantierele din Refsbaloen — Copenhaga ale casei Burmeister & Wain, a avut loc lansarea celui de al doilea pasager comandat pentru Serviciul Maritim Român şi destinat liniei Constanţa. Istambul, Pireu, Beyrouth, Haiffa-Alexandria.

A asistat la această operaţie D-l Assan, ministrul ţării în Danemarca. A urmat un dejun oferit de directorul casei — constructoare, la Yacht-Club.

Ședința din 3 Iunie a Comitetului Central L. N. R.

Ședința comitetului Central al Ligii Navale Române, s'a ținut sub președinția d-lui Amiral *I. Coandă*, membri prezenți fiind d-nii: V.-Amiral Bălănescu I., Amiral Coandă I., Inginer Cotovu Virgil, Cpt. C-dor N. Cristescu, Cpt. C-dor Gh. Coandă, Colonel Giuscă Gh., Georgescu N., Ing. Iliescu Brânceni, C-dor Istrate C., C-dor Nedelcu Octav, C-dor Negulescu Aurel, Colonel Negulescu Corneliu, General Negreanu N., C-dor Niculescu Radu, C-dor Oprișanu Emil., Avocat Petrovici Florian, Consilier Papadat N., Colonel Sâmboteanu Ulise.

Inaintea discuțiunilor chestiunilor prezentate prin ordinea de zi, se citesc procesele-verbale nr. 27 dela 4 Martie 1938, nr. 29 dela 1 Aprilie 1938 și Nr. 30 dela 13 Mai 1938, ale ședințelor comitetului de direcție, care au fost ratificate de comitetul central al L. N. R. în ședința de astăzi.

Se intră în ordinea de zi.

I. *Nou Membru de Onoare.*

D. Amiral Coandă, propune a fi ales, conform art. 8 din statut, ca nou membru de onoare, d. general adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului și Marinei, care în chip deosebit, a manifestat dragoste față de Liga Navală Română, pe care a sprijinit-o și continuă să o sprijine, moralmente și materialmente, și totdeodată, lucrează cu stăruință pentru prosperarea marinei noastre militare și comerciale.

Comitetul aprobă.

Birourile centrale ale L. N. R. vor face raport la M. S. Regele, pentru a obține Inalta aprobare.

II. *Serbările marinărești din Polonia.*

D. Amiral Coandă, vorbește în sensul că, în Polonia, în fiecare an, se fac serbări marinărești, în luna Iunie, și în supoziția că L. N. R. va fi invitată să-și trimită reprezentantul ei, este nevoe să se destine un delegat, depe acum, spre a proceda, din vreme, pentru îmlinirea formelor. Propune a fi trimis d. Căp. Comandor N. Cristescu, dacă acceptă.

Comitetul aprobă, d. Cpt. Comandor Cristescu, mulțumește pentru atențiune.

III. *Comunicări.*

D. Amiral Coandă, cu privire la subscrierile pentru bricul „Mircea", semnalează că comitetul central, în ședința ținută la 16 Februarie 1938, (proces-verbal nr. 26, verso, pag. 65), a emis părerea că „Liga-și propune ca să ceară prelungirea subscrierilor pe încă un an, dela expirarea termenului și să continue cu strângerea fondurilor până la atingerea sumei de zece milioane, iar restul până la costul navei-școale să-l complecteze M. A. M.".

In continuare d. *Amiral Coandă,* arată, că în acest timp, s'a ajuns la constatarea că nu mai e nevoie să se ceară o nouă prelungire peste termenul expirat dar listele lansate în cuprinsul termenului aprobat și neînapoiate încă, să fie lăsate a fi complectate și primite la Ligă până la terminare. Fie prin aceste liste rămase, neînapoiate, cam peste 1500 liste sunt neprimite încă, — fie prin subscrieri benevole, Liga poate primi orice sume de bani pentru vasul-școală *„Mircea"*, în tot cursul acestui an.

Comitetul aprobă acest din urmă punct de vedere exprimat de d. Amiral Coandă.

D. Comandor Negulescu citește raportul d-lui Comandor Istrate care, ca reprezentant al L. N. R., a asistat la serbările care au avut loc la Ateneul Român, pentru elevii care au fost premiați de Soc. Tinerimea Română", de sub președinția d-lui Prof. Nae Dumitrescu ,unde a vorbit în numele Ligii. In urmă d. comandor Istrate a avut o întrevedere cu d. Nae Dumitrescu pentru o conlucrare. Comitetul aprobă ca d-l Comandor Istrate să ducă mai departe legătura pentru colaborarea cu celelalte societăți culturale și să trimită statutul Ligii și revista Marea Noastră societăților mai importante.

D. *Comandor Negulescu* citește adresa nr. 440/1938, dela filiala Cetatea-Albă, prin care aceasta prezintă cele șapte chestiuni care au fost discutate în comitetul local, între care, mai principale sunt: cooptarea d-lui căpitan de port Ion Șerbănescu, ca membru în comitetul filialei; construirea balenierei pentru tineret și propaganda pentru înscrieri ca membri, printre tineri, în care scop s'a tipărit un „apel către tineret" (anexat la raportul filialei).

Comitetul central al L. N. R. aprobă propunerile filialei Cetatea-Albă.

D. Comandor Negulescu citește o adresă primită dela d. I. N. Donescu din Focșani, prin care propune să se înființeze o filială a L. N. R., în acea localitate.

Comitetul aprobă să se adreseze o invitațiune d-lui general Leventi, comandantul diviziei și garnizoanei Focșani, cu rugămintea de a sprijini Liga, în sensul propunerii d-lui Donescu.

D. Comandor Negulescu citește adresa semnată de d. general Georgescu-Pion, în calitate de inițiator și primul ca președinte al Filialei L. N. R. Chișinău, prin care face cunoscută alegerea noului comitet compus astfel: general N. Ciupercă, comandantul Corp. III Arm., președinte al filialei; general Cristache Popescu, vice-președinte; prefectul județului lt. col. Teodorescu, ajutorul de primar, medic general rezervă Gr. Bălăcioiu, membri; Roman, directorul Băncii Naționale, Moțeț, directorul Băncii Românești, cenzori; D-l Ciocârdel și inginer inspector general Profiri, cenzori supleanți; locot. Ovidiu Smocot, secretarul filialei.

Comitetul central aprobă compunerea comitetului filialei L. N. R. Chișinău, căreia i se va comunica aceasta.

D. Comandor Negulescu arată că în ziarul *„Universul"* a apărut un articol intitulat „Eroii marinari", din care reiese că toate armele au ridicate monumente închinate eroilor lor, numai marinarii noștri morți în războaiele din 1877, 1913 și 1916, nu-și au monumentul lor. Se propune ca farul mic, din Constanța, să fie transformat în monument, aplicându-i-se o placă comemorativă, iar căsuța veche de lângă acel far să servească de lăcaș pentru muzeul marinei.

D. Amiral Coandă propune ca un mic comitet să se ocupe cu această chestiune; acel comitet să fie compus din d-nii amiral Bălănescu, consilier Papadat, comandori Nedelcu și Negulescu.

Comitetul central aprobă.

D. Amiral Coandă face cunoscut că mâine 4 Iunie c., la ora 11, delegația L. N. R. se va prezenta în audiență la I. P. S. S. Dr. Miron Cristea, Patriarhul României și prim-Ministru, spre a-i înmâna adresa omagială de proclamarea ca Membru de Onoare al Ligii. De oarece d-l Comandor-adj. Fundățeanu nu se găsește în București, ca să facă parte din delegație, urmează ca această delegație să fie compusă din d-nii amirali I. Coandă și I. Bălănescu și Comandor A. Negulescu.

Comitetul ia cunoștință de această comunicare.

D. Comandor A. Negulescu citește oferta d-lui căpit. comandor aviator rez. Atanase Petrescu înregistrată la nr. 1528/30.V.938, prin care roagă să i se aprobe organizarea unor serbări, în parcul Carol I din Capitală, în luna Iulie a. c., patronate de L. N. R., în folosul bricului *„Mircea"*. In ofertă sunt înșirate în ce ar consta proectatele serbări și intervențiile pe care Liga ar urma să le facă de pe acum. Intre altele, d. Căp. comandor aviator Petrescu propune să se intervină pentru aprobarea unui „cazino unde se vor juca diverse jocuri adequate cazinourilor și anume: baccara, ruletă, chemin de fer și bulă".

După citirea ofertei, se desfășoară discuțiuni la care iau parte foarte mulți membri ai comitetului.

D. Amiral Coandă ajunge, ca încheiere a discuțiunilor, la concluziunea: comitetul aprobă, în principiu, oferta d-lui căp. comandor aviator Atanase Petrescu, dar cu restricțiunea ca jocurile de noroc să fie excluse din programul serbărilor, iar beneficiul, în valoare de 4.000.000 lei, în folosul bricului „Mircea", să fie depus cu anticipație.

Comitetul central aprobă această formulă.

D. Amiral Coandă arată că ne mai fiind nimic la ordinea zilei de discutat mulțumește membrilor participanți, la acest comitet, apoi ridică ședința.

Vice Președinte L. N. R., *Amiral I.* COANDĂ
Secretar General L. N. R., *Comandor A. NEGULESCU*

Vizita avizo-ului colonial „d'Iberville“ la Constanţa.

In ziua de 12 Mai a intrat în portul Constanţa avizoul colonial francez „d'Iberville" arborând marca contr'amiralului Fernet comandantul forţelor din Levant.

Nava are un tonaj de 2000 tone, rază de acţiune 10000 mile, 3 tunuri de 138, viteza 15 mile. Face parte dintr'un grup de 8 unităţi similare construite de marina franceză pentru misiuni coloniale. Astfel se justifică viteza mică şi marea rază de acţiune. Ţin admirabil marea şi sunt extrem de confortabile pentru întregul echipaj.

Nava a rămas în portul Constanţa până la 16 Mai seara, când a plecat spre Beyrouth. In tot timpul staţionării sale în apele noastre, echipajul a fost obiectul manifestaţiilor calde de simpatie a publicului românesc şi a atenţiei autorităţilor civile şi militare.

Concursurile militare sportive dela Constanţa

D. general N. Macici, comandantul diviziei a IX-a în dorinţa de a desvolta gustul pentru sport, dar mai ales pentru sporturile nautice, în rândurile trupei din regimentele de sub ordine, a organizat o serie de concursuri, înzestrându-le cu o cupă „challange“, care îi poartă numele.

Concursurile au avut loc în ziua de 31 Iulie.

Au luat parte echipe de soldaţi şi subofiţeri din regimentele: 34 inf., 36 inf., 18 art., 13 art., flotila de hidroaviaţie şi Divizia de Mare.

Probele au constat din: tragere la ţintă cu arma, fugă şi canotaj.

Concursurile s'au bucurat de o reuşită completă.

Sosirea a avut loc pe lacul Siut Ghiol, în faţa staţiunii de sporturi nautice a F. R. S. N.

In urma totalizării punctelor întrunite de către echipele formate din oameni de trupă şi cele ale subofiţerilor unităţilor respective, cupa a fost câştigată de către echipele regimentului 18 art. de sub comanda d-lui colonel Spirea Ioan, prefectul judeţului, care a întrunit 1051 puncte. Au urmat apoi: reg. 34 inf. cu 994 puncte, hidroaviaţia cu 970 puncte, Marina cu 800 puncte, reg. 13 art. cu 887 puncte şi reg. 36 inf. Silistra cu 830 puncte.

După terminarea concursurilor d. general Niculae Macici a înmânat cupa d-lui col. Spirea Ioan, comandantul reg. 18 art., arătând în câteva cuvinte rostul acestor concursuri militaro-sportive, care au de scop ca ostaşii să fie iniţiaţi în sport, dar mai ales în sporturile nautice, întrucât trăesc aproape de mare.

Felicitând pe învingători a scos în relief şi strădaniile echipelor celorlalte unităţi, cari au făcut o figură mai mult decât onorabilă.

D. general Florin Georgescu, comandantul brigăzii 9 artilerie, din care face parte regimentul învingător, a felicitat pe comandantul lui, pe d. col. Spirea, pe antrenorul echipelor, d. lt. Hajdeu şi pe fiecare concurent în parte.

Liga Navală Română, care dela începutul activităţii sale, s'a străduit să popularizeze, prin toate mijloacele, sporturile pe apă, nu poate decât să se bucure, în faţa activităţii atât de frumoase şi folositoare a d-lui gen. Macici, căruia, pentru reuşita concursurilor dela Constanţa i se cuvin toate laudele, ca de altfel, şi celorlalţi cari au contribuit ca totul să însemne un deosebit de frumos succes.

Incă un sprijinitor.

Liga Navală Română, filiala Brăila, ne înştiinţează că d. Michel Boscof, directorul general al S. F. N. D., s'a înscris ca membru şi sprijinitor al L. N. R., şi, împreună cu d-sa, încă 10 membri din personalul inferior al societăţii, — marinari, cârmaci de şlep, etc., etc., aceştia din urmă cu cotizaţii reduse.

Mulţumim şi pe această cale d-lui Boscof, care a înţeles să acorde preţiosul d-sale sprijin strădaniilor Ligii, într'un chip atât de vrednic.

Mulţumiri se cuvin şi filialei locale, care ştie să strângă şi să sporească, din ce în ce mai mult, numărul membrilor L. N. R din Brăila.

In legătură cu uniforma membrilor L. N. K.

Ca răspuns la adresa prin care Liga Navală Română arăta că se încadrează între societăţile cari, conform legii pentru apărarea ordinei în stat, au dreptul să permită membrilor lor portul unei uniforme ,s'a primit următorul răspuns:

Domnule Vice Preşedinte,

Referindu-mă la adresa Dv. No. 1655/1938, am onoare a vă aduce la cunoştinţă că, potrivit dispoziţiunilor art. 40 din legea pentru apărarea ordinei în stat, acordăm autorizaţiunea cerută, ca membrii acelei Ligi Navale să poarte uniformă şi insigne.

Alăturat restitui modelele de insigne, precum şi broşura ce însoţeau adresa Dv.

Primiţi, vă rog, Domnule Vice-Preşedinte, asigurarea deosebitei mele consideraţiuni.

Bucureşti, 8 Iulie 1938.

Preşedinţia Consiliului de Miniştri, Nr. 3611.

Subsecretar de stat, (ss) MĂGUREANU

Consiliul de direcţie al L. N. R.

Consiliul s'a întrunit în şedinţă în ziua de Joi 23 Iunie 1938, orele 17.30, la sediul Ligii Navale Române, sub preşedinţia d-lui amiral I. Coandă, membrii prezenţi fiind d-nii: general N. Negreanu, comandorii E. Oprişan, A. Negulescu şi C. Istrate, colonelii Ulise Sâmboteanu şi Corneliu Negulescu şi N. Georgescu.

Se dă citire procesului-verbal Nr. 30, al şedinţei consiliului de direcţie de la 13 Mai 1938, şi procesului-verbal Nr. 31, al comitetului central al L. N. R., dela 3 Iunie 1938, pe care consiliul de astăzi pe întâiul îi aprobă, iar de al doilea ia cunoştinţă.

D. *amiral I. Coandă* anunţă că la ordinea de zi sunt următoarele:

I. Comunicări;
II. Propuneri;
III. Calendarul L. N. R. pe 1939.

Se intră în desvoltarea ordinei de zi.

D. *amiral Coandă,* asupra chestiunii medalierii echipajului distrugătorului „Regina Maria“, crede că ziua cea mai potrivită va fi 16 August a. c., adică a doua zi după serbările dela Constanţa.

I. *Comunicări.*

a) D. *colonel Corneliu Negulescu* citeşte raportul privitor la vizita pe care D-sa a făcut-o la filiala L. N. R. Cetatea-Albă.

D. *amiral Coandă* completează chestiunea dela Cetatea-Albă cu privire la intrarea terenului, aflat la Liman, în proprietatea filialei noastre, în sensul că D-sa a fost în audienţă la d. secretar general, al ministerului de interne, Teodor Marinescu, căruia i-a înmânat adresa Nr. 796/14.VI.1938, spre rezolvarea favorabilă, ceeace se speră a fi.

Consiliul aprobă şi mulţumeşte d-lui amiral Coandă pentru stăruinţa şi intervenţia făcută.

b) D. *amiral Coandă* aduce la cunoştinţă donaţia d-lui Moruzov pentru vasul-şcoală „Mircea“, în sumă de 200.000 lei, căruia i s'a eliberat chitanţa Nr. 1547/1938 şi i s'a trimes şi scrisoare de mulţumire.

Consiliul ia act cu satisfacţie de acest gest nobil, care denotă o deosebită înţelegere şi simţire a iniţiativei luată de L. N. R. pentru construcţia navei-şcoală „Mircea“.

c) D. *comandor Istrate* pune în curent consiliul în chestiunea unei cât mai întinse colaborări între L. N. R. şi celelalte societăţi culturale: *Tinerimea Română, Liga Culturală, Straja Ţării, Arpa, Premilitarii, etc.* în vederea cărora un prim contact l'a luat cu d. profesor Nae Dumitrescu, preşedintele soc. Tinerimea Română.

D. *colonel Ulise Sâmboteanu* dă câteva explicaţiuni privitoare la această colaborare în legătură cu *Straja Ţării.*

D. *comandor Negulescu* completează cum vede *Straja Ţării* chestiunile Ligii noastre, care vor fi în favoarea unei cât mai bune colaborări.

Consiliul conchide că desigur *Straja Ţării* va convoca un comitet ad-hoc din care să facă parte şi delegatul Ligii, spre a face sugestii pentru o cât mai temeinică colaborare.

d) D. *amiral Coandă* face cunoscut consiliului că M. S. Regele a dat înalta aprobare pentru alegerea d-lui general adjutant Paul Teodorescu, ministrul aerului şi marinei, ca membru de onoare al L.N.R.

e) D. *comandor Negulescu* aduce la cunoştinţă că Duminică 26 Iunie a. c., va fi serbată „Ziua Apelor“, în toată ţara şi că s'a dispozat în acest sens.

Consiliul a luat cunoştinţă de acest fapt.

f) D. *comandor Negulescu* prezintă rapoartele primite dela 60 de prefecturi din ţară privitoare la problema înotului.

D. *amiral Coandă* arată că acest material va fi centralizat într'un registru şi o hartă care poate folosi *Străjii Ţării.*

Consiliul aprobă acest procedeu.

II. *Propuneri.*

a) *D. amiral Coandă* pune în curent pe membri cu iniţiativa luată de L. N. R. pentru ridicarea unui monument al marinarilor noştri în războaiele din 1877—78, 1913, 1916—1919, idee pe care d. ministru general-adjutant Paul Teodorescu a îmbrăţişat-o cu căldură şi o va sprijini moralmente şi materialmente după cum a vorbit la adunarea societăţii „Cultul Eroilor“.

D. *comandor Negulescu* citeşte un proect de propuneri pentru alcătuirea unui comitet, care să se ocupe de acest monument.

D. *amiral Coandă* adaogă că va merge la d. general-adjutant Paul Teodorescu, spre a-i înmâna adresa omagială ca membru de onoare al Ligii, când îi se va prezenta lista membrilor din comitetul de iniţiativă pentru ridicarea monumentului.

Consiliul aprobă această modalitate.

b) D. *Colonel Ulise Sâmboteanu* citeşte propunerea, scrisă, pe care D-sa a făcut-o Ligii, pentru continuare de strângere de fonduri în folosul navei „Mircea“ (înregistrarea propunerii e sub Nr. 1571/7.VI.1938).

Consiliul aprobă în principiu propunerea şi roagă pe d. colonel Sâmboteanu să înceapă să o execute.

c) D. *comandor Negulescu* citeşte oferta semnată de căp. dr. Ionescu-Vlădeşti şi locot. C. Dimancea pentru punerea la loterie a unei şalupe cu motor.

Consiliul nu aprobă oferta.

III. *Calendarul L. N. R. pe 1939.*

D. *comandor Negulescu* prezintă un tablou proect pentru calendarul de perete L. N. R. pe 1939.

Consiliul aprobă proectul cu oarecari mici modificări de introdus .

Ne mai fiind nimic la ordinea zilei de discutat, D. *amiral Coandă*, mulţumeşte domnilor membri pentru concursul dat şi anunţă că această adunare e ultima înaintea vacanţei de vară .

Regattele greco-române dela Constanţa

In ziua de Vineri 29 a sosit la Constanţa pe un vapor elen echipa greacă de sporturi nautice, venită să concureze la returul regatelor preco-române organizate de Y. C. R. G.

Prima parte a acestor regate s'a disputat anul trecut la Pireu şi a fost câştigată de echipa de yachting a Y. C. R.G. Cursa este dotată cu o cupă dată de Y. C. R. G. şi care urmează să fie decernată echipei care după tur şi retur, are cel mai mare număr de puncte. La Constanţa probele s'au desfăşurat în largul mării pe un traseu triunghiular de 10 mile şi jumătate, cu plecarea din faţa hotelului Carol.

Echipele au avut formaţiile următoare: *Grecia:* Kalanbochides-Kemp, Vlandaris-Matsos şi Niachis-Rees. *România:* Cpt. Bercea-locot. Rigani, locot. Stoian-Ştiubei junior şi fraţii Gheorghe şi D. Hurmuziade.

Prima zi a concursurilor s'au disputat o probă pe cuttere tip „Ştar“ şi a revenit cu 10—8 puncte echipei româneşti.

Clasamentul a fost următorul: 1) Lt. Stoian-Ştiubei jr. (r); 2) Vlangalis-Niachis (g); 3) Fraţii Hurmuziade (r); 4) Kemp-Motsos (g).

Proba II-a a concursurilor, care urma să se alerge la 31 Iulie a fost amânată, pentru a doua zi, din cauza vremii nefavorabile, când echipa grecească a reuşit să obţină victoria clasamentului: 1) Kemp (g); 2) Kalambochides (g); 3) lt. Stoian (r); 4) Vlangalis (g); 5) cpt. Bercea (r); 6) Hurmuziade (r). In ziua treia deşi primul loc a fost ocupat de lt. Stoian, totuşi grecii şi-au adjudecat victoria, echipa lor învingând echipa românească cu 11—10 puncte. Clasamentul: 1 locot. Stoian (r); 2) Kalambochidis (g); 3 Kemp (g); 4) Hurmuziade (2); 5) Vlangalis (g); 6) cpt. Bercea (r).

Profitând de o mare extrem de favorabilă, în cea de a patra zi, echipa română a reuşit să se situeze în fruntea clasamentului cu 11—10 puncte.

Clasamentul: 1) locot. Stoian (r); 2) Kalambochidis (g); 3) Kemp g); 4) Hurmuziade (r); 5) cpt. Bercea (r); 6) Vlangalis (g).

Ultima zi deşi a adus o nouă victorie echipei româneşti (echipajul lt. Stoian-Ştiubei junior s'a clasat primul) după totalizarea punctelor a fost declarată învingătoare la o mică diferenţă de puncte, echipa greacă.

La sfârşitul probelor, în seara zilei de 4 August, în sala de recepţii a „Ligii navale române“ filiala Constanţa s'a procedat la înmânarea cupei, în prezenţa d-lor: C'Amiral Schmidt, G-l.-C-dor Bardescu, consulului grec din Constanţa, Dan Simionescu-Râmniceanu, Funarache, Cpt. Ghezzo, Brăescu, membrii echipelor concurente şi un mare număr de sportivi.

D. Furnarache a felicitat echipajele greceşti, urând sănătate M. S. Regelui Greciei.

D.. Kalambochides a mulţumit pentru ospitalitatea şi spiritul de înaltă sportivitate găsite la noi şi a ridicat paharul în sănătatea M. S. Regelui Carol II.

Luni 8 August echipa elenă a părăsit Constanţa, ducând în patrie trofeul câştigat.

Clubul sportiv „Viforul-Dacia“ a câştigat cupa „Jean Bart“

Concursurile de nataţie pentru cupa Jean Bart s'au desfăşurat anul acesta în zilele de 30 şi 31 Iulie la strandul Obor şi s'au bucurat, pe lângă o frumoasă organizare şi de patronajul d-lui Al. Pretorian, primarul sectorului 2 Negru. Au participat următoarele cluburi: Viforul Dacia, Stadiul Român, Tirul, Sportul Studenţesc, C. F. .R. şi Macaby.

Intrecerea a recoltat un frumos succes, în cadrul ei fiind ameliorate două recorduri regionale de către d-na Bullo şi Ion Slăvescu, ambii dela Viforul Dacia.

Cupa a fost câştigată de clubul Viforul-Dacia.

Marina Regală la regatele dela Kiel

Anual se dispută la Kiel regate pentru dobândirea renumitului trofeu „Hindenburg Marine Pokal", deschise numai marinelor de războl care utilizează pentru instrucţia lor marinărească cuttere de categoria internaţională Star. Anul acesta a fost, pentru prima oară, invitată şi România să participe, echipajul trimes de Marina Regală fiind compus din căp. Ing. Nastase, comandant, Lt. Ştefan Holban, cârmaci, Asp. Călin Botez, marinar. In ultimul moment Căp. Năstase, nefiind disponibil, echipajul a sosit la Kiel compus numai din cei doi din urmă, V. Amiral Götting, conducătorul regatelor, a numit în juriu să reprezinte România, pe C-dorul Rollman, din Marina Germană. Cursele s'au disputat pe cuttere Star puse la dispoziţie de „Marine Regatta Verein", organizaţia de yachting a Mărinei germane, şi au constat în cinci curse disputate în cinci zile consecutive, pe parcursuri diferite, în fiordul exterior dela Kiel (Kieler Ausserförde).

Echipajul român: Aspirant C. Botez — Lt. Şt. Holban

Lungimea parcursurilor a fost între 7½—9½ mile.

Au participat 11 marine, adică, în ordinea clasamentului final, următoarele: Germania, Italia, Anglia, Franţa, Olanda, Suedia, Estonia, Polonia, România, Danemarca, Turcia. Până'n ultima zi de cursă, echipajul român deţinea locul 8, însă în cursa a V-a a fost întrecut de polonezi. Trebue ţinut seamă de faptul că împreună cu Estonii şi Turcii, Românii participau pentru prima oară la aceste regate, disputate în condiţiuni hidrografice şi metereologice necunoscute marinarilor noştri. Deasemenea trebue avut în vedere că majoritatea echipalejor, pe lângă faptul că erau veterane în asemenea regate, dar aparţineau şi unor marine familiarizate cu Marea Baltică în care s'au disputat regatele.

A făcut bună impresie atitudinea echipajului românesc, care deşi în prima cursă a pierdut întreaga arboradă, într'o rafală, nu a abandonat cursa, ci având un nou cutter, a eşit din nou în mare, clasându-se al 3-lea. Deasemeni s'a remarcat faptul că echipajul român, împreună cu cel olandez şi eston, au fost singurele care tot timpul regatelor n'au dat loc la nici o rechemare, protest sau contestaţie, vădind prin aceasta o perfectă cunoaştere a regulamentelor şi uzanţelor regatelor internaţionale.

Tot timpul şederii lor la Kiel, ofiţerii români au fost obiectul atenţiei cercurilor conducătoare ale Marinei Germane organizându-se zilnic în cinstea echipierilor numeroase recepţii, baluri, dineuri. Aşa au fost primiţi de Amiralul Carls, comandantul flotei pe nava-amiral „Admiral Graf Von Spee", de Ministrul Marinei, Amiral Raeder, la bordul lui „Grille" yachtul Şefului Statului German, etc.

Un mare pavilion naţional a stat tot timpul regatelor arborat pe cheul din faţa hotelului unde era găzduit echipajul român, iar pavilionul Marinei Regale era zilnic arborat la Starul pe care concurau ofiţerii noştri.

Astfel baia minunată a Kielului şi valurile Mării Baltice, au văzut din nou fluturând pavilionul românesc de războl, după trecere de mai bine de 40 ani, de la memorabila vizită a lui „Mircea" şi a „Elisabetei" în 1895.

Cutterele în timpul unei curse

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:
SOCIETĂȚII PIETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS
CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSA DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETA, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLECT CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CARBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRATARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTA.

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 472.10
EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

Din Străinătate

ANGLIA

Mişcarea principalelor porturi în 1936 şi 1937.

Porturile	Anul 1936	Anul 1937
Londra	62.151 310	62.648.993
Liverpool	34.281.699	35.374.217
Southampton	25.712.142	25.547.620
Hull	11.902.421	12.312.305
Manchester	7.775.619	7.674.682
Bristol	7.319.182	7.457.108

Inaugurarea bazei navale dela Singapore.

La 14 Februarie, a fost inaugurată noua bază navală dela *Singapore*. Cu prilejul acestei ceremonii, a fost inaugurat şi marele bazin de carenare *Graving Dock George VI*, în care vor putea intra pentru îndocare, cele mai mari vapoare.

Lucrările bazei navale, au început în 1923 şi au costat până în prezent 11.000.000 lire sterline.

La festivitate au luat parte 10.000 persoane, guvernatorul *Strâmtorilor*, sultanul din *Johore*, precum şi echipagiile celor 3 crucişetoare americane *Milwauckee*, *Memphis* şi *Trenton*.

Bugetul Marinei.

Camera Comunelor a votat bugetul Marinei, în sumă de 123 milioane 707.000 lire sterline, ceeace reprezintă un spor de 18.600.000 lire faţă de bugetul anului trecut.

Nave noui.

Şantierele *Harland & Wolff din Belfast* au lansat crucişetorul *Belfast* de 10.000 tone, din programul 1936, tip *Southampton* îmbunătăţit. Belfast va fi înzestarat cu tunuri de 152 mm. şi va avea 32,5 noduri, viteză.

Şantierele *Lobnitz & Co.* din Renfrew, au primit comanda remorcherelor de estacade *Planet* şi *Plantagenet*, de câte 500 tone deplasament şi maşini alternative. Aceleaşi şantiere, au în lucru în prezent alte două remorchere asemănătoare, *Berlane* şi *Barlight*.

Şantierele din *Tyne* au construit distrugătoarele *Afridi*, *Cossack*, *Eskimo* şi *Maskoma* care în prezent se află în probele de recepţie.

ARGENTINA

Exerciţiul de atac contra transatlanticului NEPTUNIA.

Frumosul transatlantic italian NEPTUNIA, se întorcea cu 700 pasageri dintr'o excursie, făcută până în *Ţara de Foc* şi naviga în apropierea apelor argentiniene.

Comandantul escadrei argentiniene, a profitat de prilejul ivit şi a montat un exerciţiu naval, la care trebuia să colaboreze întreaga escadră, considerând că NEPTUNIA este un vapor inamic.

Pasagerii de pe NEPTUNIA, au avut minunatul prilej de a vedea cu ochii lor, cam cum se desfăşoară o acţiune navală; într'adevăr au luat parte la acest exerciţiu escadrile de distrugătoare cari au simulat lansări de torpile, în timp se grosul flotei, compus din chiurasate şi crucişetoare se afla la adăpostul coastei; după atacul distrugătoarelor, restul navelor a combinat un angajament de artilerie, dublat cu un atac a două submarine, cari prin apariţia lor bruscă la suprafaţă, la o distanţă foarte mică de transatlantic, au produs o deosebită impresie asupra pasagerilor şi mai ales a pasagerelor de pe NEPTUNIA cari urmăreau cu mult interes exerciţiile flotei argentiniene.

Tarif special redus pentru navele cari se repară la Buenos-Aires.

Printr'un decret special, reparaţiile ce se vor executa în şantierele din *Buenos-Aires*, vor fi tarifate cu un cost redus cu 25%. Astfel guvernul, speră să dea mai mult de lucru şantierelor, înlăturând şomajul şi în acelaş timp, făcând ca mulţi bani să rămână în ţară, în loc să fie încasaţi de şantierele străine.

DANZIG

Traficul portului liber Danzig, în anul 1937, nu a fost influenţat prea mult de progresul portului vecin al Poloniei — Gdynia — căci la import sunt înregistrate 1.515.000 tone, iar la export 5.680.000 tone.

DANEMARCA

Prosperitatea societăţilor de navigaţie.

Biroul oficial al statisticei, a arătat că încasările brute ale armatorilor danezi, în 1937, au fost de 285 milioane coroane faţă de 215 milioane, în anul 1936.

EGIPT

Traficul canalului Suez, în anul 1937, în comparaţie cu cel din 1936, se prezintă astfel:

Mişcarea mărfurilor	*1936*	*1937*
Tone de mărfuri	25.556.000	32.776.000

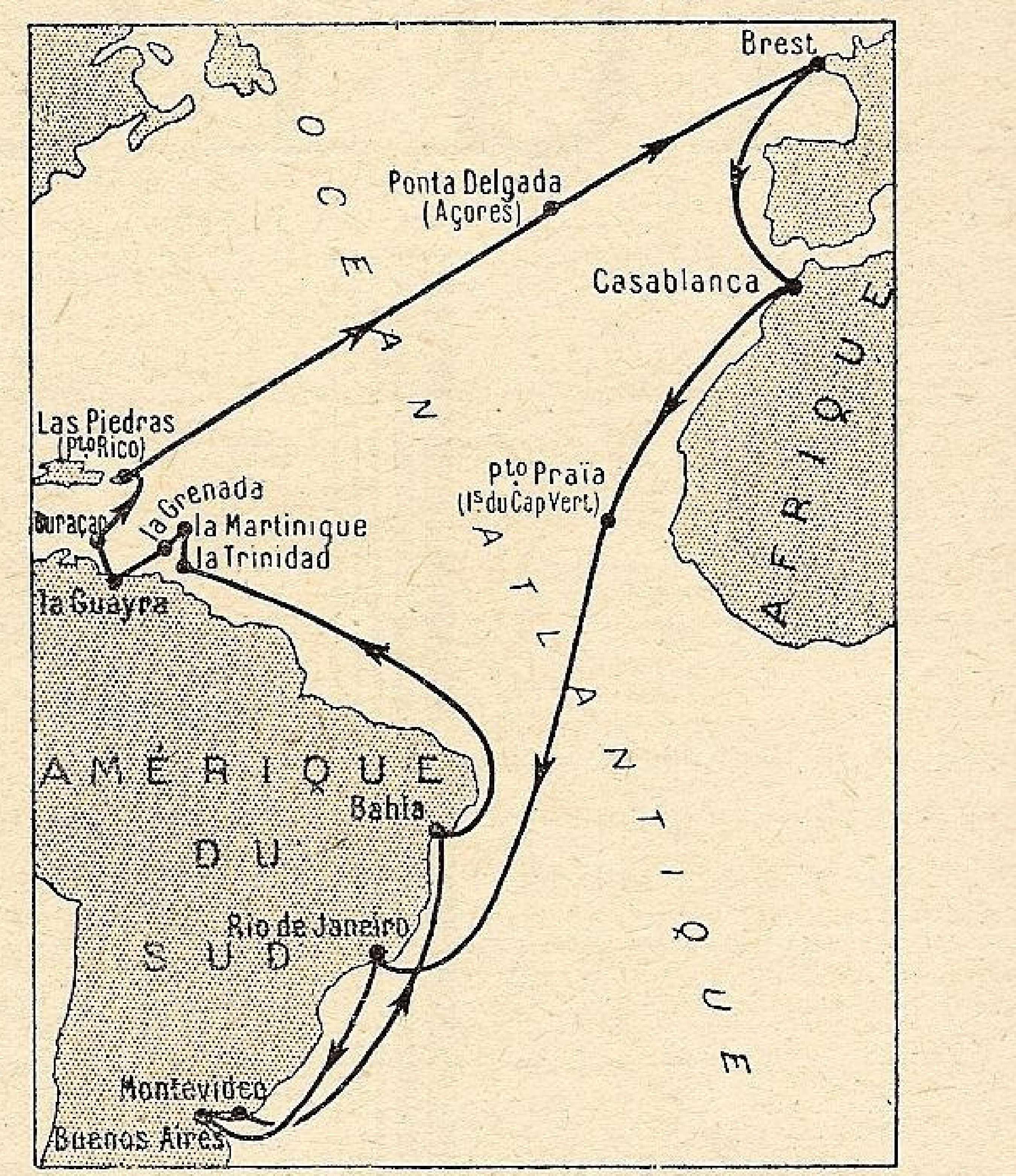
deci o diferenţă în plus de 7.220.000 tone, ceeace reprezintă un spor destul de însemnat.

FRANŢA

Accelerarea lucrărilor bazei de hidroavioane dela Aspretto (Corsica).

Ministrul Marinei, D-l *Campinchi*, a luat măsuri pentru accelerarea lucrărilor bazei de hidroavioane dela *Aspretto* (Corsica), situată în fundul golfului *Ajaccio*.

S'au făcut canalizări, şosele de acces, cazărmi, ateliere, un hangar dublu ,o grue de 25 tone, un dig apărător de hulă. Această bază are o mare importanţă strategică fiind situată pe drumul dintre bazele de hidroaviaţie dela *Berre* (Marsilia) şi *Bizerte* (Tunisia).



Itinerariul submarinelor franceze Bevezièr şi Agosta.

Crucişetorul-şcoală Jeanne d'Arc, a sosit la 2 Februarie la *Sydney*, unde a luat parte la serbările aniversării de 150 ani dela fondarea acestei capitale.

Dela *Sydney*, s'a îndreptat către *Welligton*, capitala *Nouei-Zelande*.

După vizita făcută în *Noua-Zelandă* la *Welington*, frumoasa navă-şcoală a marinei franceze a mai făcut escală la *Auckland* (mare port comercial în Noua-Zeelandă). La 6 Martie a pornit către *Nouméea*, capitala insulei franceze *Noua Caledonie*. In frumoasa şi exorbitanta vegetaţie a acestui paradis, ofiţerii şi elevii-ofiţeri au fost invitaţi la o vânătoare de cerbi.

De aci drumul a fost continuat spre *Noile Hebride*. La 21 Martie erau la *Port-Vila (Insula Vaté)*.

La 3 Iulie, a sosit la Brest. Familiile ofiţerilor au ieşit în întâmpinarea navei, la bordul unei canoniere.

Tinerii aspiranţi, au depus examenul de absolvire, în zilele următoare, iar la 15 Iulie, au obţinut mici permisii pentru a-şi vedea familiile.

Compatriotul nostru, tânărul aspirant Jean-Marin Dumitrescu, s'a înapoiat în România ducând cu sine frumoase amintiri din călătoria în jurul lumii.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR:

MITIȚĂ CONSTANTINESCU

MINISTRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE DIRECŢIE:

Corneliu Cioranu (preşedinte)
George Georgescu
D. Cristescu
Christu Simionescu
Alex. Neagu
M. Mărcuş

COMISARUL GUVERNULUI:

Sergiu Nenişor

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
M. Demetrescu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoïcescu

◆

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

Agenții și birouri de corespondență în toată țara

■ *Normandie a eşit din cursa regulată transatlantică.*

La 29 Ianuarie *Normandie,* a plecat cu 640 pasageri dela Hâvre pentru New-York. De aci, la 5 Februarie, a plecat într'o călătorie de plăcere cu turişti americani, spre insulele *Bahama, Trinidad, Martinica* şi *Rio de Janeiro,* urmând ca la 15 Februarie, să se întoarcă la New-York.

Peste tot marele şi frumosul ambasador al Franţei (Normandie) a fost primit cu manifestaţii de simpatie, cari au excelat în Antilele franceze.

La bord s'a îmbarcat şi ambasadorul Franţei la *Rio de Janeiro,* marchizul *d'Ormesson,* care a fost mult timp ministrul Franţei la Bucureşti.

■ *Chiurasatul Dunkerque* a plecat într'o călătorie de încercare peste Atlantic; s'a oprit la *Fort de France* şi *Dakar.*

■ *Două chiurasate de 35.000,* socoteşte Comisiunea Marinei Militare din Cameră, că este absolut necesar să fie construite, în grabă şi în acelaş timp să se grăbească terminarea celor două chiurasate începute, *Richelieu* şi *Jean Bart,* pentru ca în 1942, Franţa să nu fie în inferioritate faţă de Italia.

■ *Transatlanticul Pasteur.*

Această mare navă de pasageri a fost lansată de pe cala şantierelor *Penhoët* în luna Februarie. A fost construită pentru C. G. T. *(Compagnie Generale Transatlantique)* pentru a înlocui fostul transatlantic *Atlantique,* care a ars în întregime acum câtiva ani. Această navă are 30.000 tone brute, 212 m. lungime, 26,80 m. lărgime. Viteza va fi superioară vitezei navelor cari se află azi în cursă pe linia Americei de Sud.

Pentru copii are o sală specială de mese, deasemeni şi sală de jocuri.

La bordul transatlanticului mai sunt: un mare restaurant, un mare salon, fumoar-bar, saloane de lectură, biblioteci, magazine cu diferite articole de vânzare, librării, vitrine, etc., toate acestea fiind pe aceiaşi punte cu o promenadă.

Puntea-promenadă are geamuri de sticlă, geamuri cari se pot lăsa în jos, perdele tip Baumann, care formează ecrane solare.

La bord se află şi o piscină, o sală de mecanoterapie, sală de hidroterapie, ca la Vichy, cu duşuri percutante şi masaj sub apă.

Există de asemeni pe puntea superioară şi un teren de tennis având dimensiunile reglementare.

Pentru pasagerii cari călătoresc şi cu automobilul propriu, există două garaje încăpătoare pentru maşini.

Cabinele pasagerilor dela această clasă sunt construite cu o grije deosebită, lucrările de decorare interioară fiind încredinţate unor mari case pariziene.

Pentru pasagerii de cl. II, există o altă sală-restaurant, un hall-salon (pentru dans, jocuri, corespondenţă) fumoar-bar, acces la piscină în anumite ore, frizerie, cabine spaţioase şi bine luminate, având 2 sau mai multe paturi.

Pentru pasagerii clasei III-a există deasemeni un salon-restaurant un hall-salon cu bar, frizerie şi cabine confortabile cu două sau mai multe paturi.

Pentru pasagerii de toate clasele, nava are la bord un cinematograf şi difuzoare de muzică în mai multe părţi ale navei.

In ceeace priveşte instalaţiile cari sunt în legătură cu securitatea navei, se pare că la *„Pasteur",* aceste instalaţii vor fi mai eficace pentru scopul propus.

In contra incendiilor, au fost respectate condiţiunile impuse de convenţia dela Londra din 1929.

Pentru salvarea pasagerilor în caz de naufragiu, nava are bărci suficiente, înzestrate cu elice manevrate cu mâna deoarece nu toată lumea ştie să tragă la rame (să lopăteze). Două dintre bărci au motoare Diesel şi mici staţiuni de T. F. S.

FINLANDA

Modernizarea porturilor.

Marele avânt luat de comerţul exterior al Finlandei a impus şi o desvoltare a porturilor sale.

Lucrările începute pentru modernizarea şi mărirea porturilor *Helsinki. Viborg, Kotka, Abö Raumo, Björneborg, Wasa, Uleaborg, Kemi şi Tornea* se ridică la 300 milioane mărci finlandeze.

GRECIA

■ *Bilanţul flotei comerciale.*

Anuarul economic al Greciei, pe anul 1936, apărut de curând arată că bilanţul flotei comerciale elene a crescut dela 7,5 milioane lire sterline din 1935, la 9 milioane lire sterline în 1936.

Câştigul cel mai mare îl deţine traficul în *La Plata,* care a adus 2.498.000 lire; urmează apoi traficul altor linii între cari semnalăm şi *traficul Dunării cu 747.529 lire sterline.*

Iată deci că aceşti cărăuşi ai mărilor reuşesc să scoată câştiguri foarte însemnate numai din căratul mărfurilor noastre, cu toate că au unele vapoare cari au chiar şi 80 ani vechime.

■ *Lucrări pentru modernizarea portului Pireu.*

Intre Banca de Credit funciar şi O. P. P. (Organismul Portului Pireu) a intervenit un acord pentru un împrumut de 170 milioane drahme amortizabil în 30 de ani cu un procent de 6%.

Această sumă este destinată pentru diferite lucrări necesare modernizării instalaţiilor portului şi vămii Pireu şi anume magazii mari cu etaje pentru depozitare de mărfuri, clădiri-birouri pentru vamă, noui linii ferate şi şosele, instalaţii de manipulat mărfuri (grui mobile, auto-transportoare de mărfuri).

ITALIA

■ *Program naval pe 10 ani.*

Corespondentul ziarului „Le Temps", anunţă că pentru sporirea flotei comerciale, Italia a întocmit un program naval care prevede punerea în lucru a 200.000 tone-vapoare de comerţ anual, pentru o perioadă de 10 ani. Deci peste 10 ani Italia va avea o flotă nouă de 2.000.000 tone.

Statul va acorda constructorilor avantaje, cari vor fi mai mari, pe măsură ce şi vitezele navelor vor fi mai mari.

In nici un caz viteza nu trebue să fie sub 10 noduri.

■ *Flota de război italiană* va avea peste câtiva ani următoarea compunere arătată de „Italia Marinara":

4 chiurasate de câte 35.000 tone (tip Littorio).
4 chiurasate de câte 24.000 tone (tip Cavour).
7 crucişetoare de câte 10.000 tone.
12 crucişetoare între 5000—8000 tone.
12 mari exploratoare de ocean.
12 exploratoare de câte 2000 tone.
20 contratorpiloare mari.
24 contratorpiloare mai mici.
32 torpiloare mari.
100 submarine.
Escortoare de câte 800 tone şi
M. A. S.-uri (vedete antisubmarine).

O parte din aceste nave există şi vor mai fi încă utilizabile mulţi ani, iar restul se va construi în câtiva ani.

■ *Bugetul Marinei.*

Camera a votat bugetul Marinei pe 1938-39, care se ridică la 2.013 milioane lirete, adică cu 155 milioane mai mult ca în anul precedent.

Capitolul cheltuelilor extraordinare cuprinde un spor de 488 milioane pentru construcţii noui şi stocări de materiale.

JAPONIA

■ *Dezarmare navală.*

D-l Hirota, a declarat că Japonia, ar fi încântată dacă s'ar relua conversaţiile internaţionale în vedere dezarmării navale.

A declarat, între altele, că guvernul japonez ar fi gata să ceară abolirea complectă a chirasatelor şi a portavioanelor.

Aceste ultime idei, dau de gândit. Oare Japonia nu mai are po-

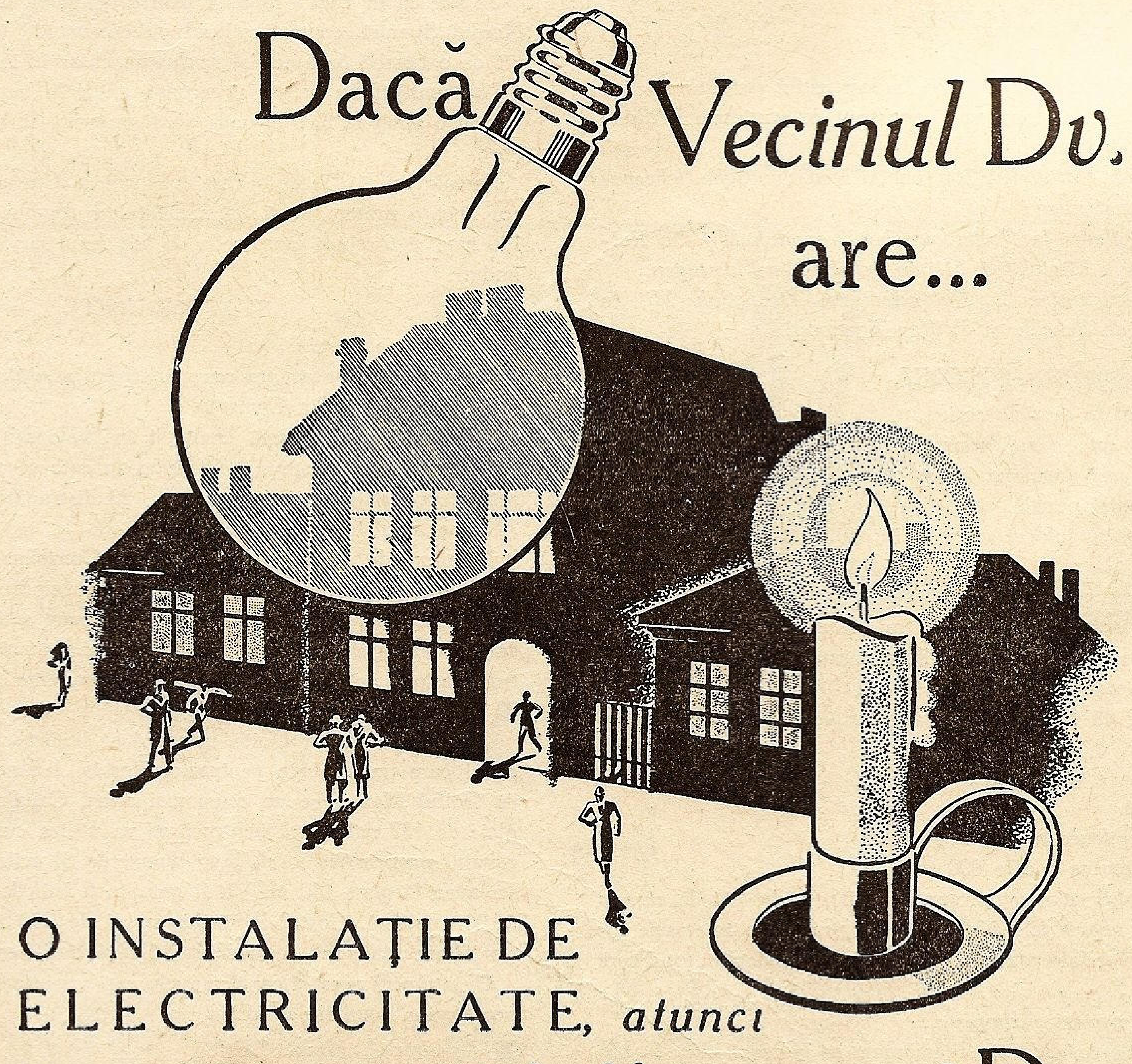
Uzinele PENTA Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11 — $3^1/_2$ — 5 C. P.; K 21 7 — 10 C. P.
L 41 — 12 — 16 C. P.; A 4 — 20 — 30 C. P.
precum și mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acționate cu benzină, petrol sau motorină
Consultați secția noastră de motoare. Nu vă costă și nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
București, Cal. Victoriei, 86


Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteți avea și Dv.

sibilități de a se înzestra cu chiurasatele și portavioanele necesare, față de celalte puteri? Sau poate că prin conversațiile angajate vrea să mai întârzie ritmul înarmării la celelalte puteri pentru a le ajunge din urmă?

Noi suntem convinși, însă, că în conjunctura actuală, chiar dacă această conferință de dezarmare navală se va ține, *chiurasatul și portavionul* n'au de ce să se teamă și puterile navale vor mai cheltui încă multe sute de milioane pentru construirea lor.

■ *Japonia nu construește crucișetoare rapide* de 20.000 sau 25.000 tone, așa cum anunțase presa americană.

Această desmințire este dată de Ministerul Marinei.

■ *Comerțul japonez nu vrea să sufere.*

Kawasaki Kisen Kaisha (KKK) a inaugurat o nouă linie de navigație cu vaporul *Norfolk-Maru*. Durata cursei este de 40 zile, iar viteza navei este de 13-14 noduri.

Itinerariul prevede escale la Los Angeles, San Francisco, Houston, New-Orleans, Victoria, Rio de Janeiro, Santos și Buenos Aires.

MADAGASCAR

■ *Lucrările portului Majunga.*

Portul *Majunga*, va avea în curând un bazin cu adâncimi mari, necesar adăpostirii navelor cu pescaj mare. Lucrările nouilor diguri se întind spre larg unde apa este suficient de adâncă. Digul spre larg are până în prezent 400 m. lungime.

OLANDA

■ *Programul naval.*

Programul naval pentru anul 1938, a fost astfel stabilit:

Un crucișetor de 8000 tone, va fi construit de șantierele *Wilton-Fijenoord* din Schiedam;

Un conducător de flotilă de 3.350 tone la *Nederlandsche Scheepsbouw* Mij din *Amsterdam;*

două contratorpiloare la Rotterdamsche Droogdok Mij din *Rotterdam, alte două la Köninklijke Mij de Schelde* din *Flessingen.*

și câte *două submarine* la *Rotterdamsche Droogdok Mij*, la *Köninklijke Mij de Schelde* și *Wilton Fijenoord.*

POLONIA

■ *GRYF a intrat în serviciu activ.*

Noul puitor de mine *Gryf*, construit în șantierele *Augustin Normand* (Franța) este amenajat ca să servească și ca navă-școală pentru elevii școalei navale.

Astfel că *Gryf* va înlocui nava *Iskra*, utilizată până în prezent ca navă - școală.

■ *De ce flotă are nevoe Polonia?*

Polonia, în principiu, socotește că ar trebui să aibă o flotă de războiu care să fie egală cu 1/3 din flota germană, așa ca interesele ei să fie bine apărate în Baltica.

Astfel se pare că flota poloneză va trebui să aibă următoarea compunere:

3 chiurasate a câte 26.000 tone.
1 portavion.
24 contratorpiloare a câte 2000 tone.
12—15 submarine a câte 600 tone.

E foarte probabil că acest program va fi realizat cât de curând pentrucă vecinii noștri dela Nord, înțeleg prea bine interesele lor maritime, așa că vor face toate sforțările pentru a îndeplini totul spre binele Patriei.

■ *Numărul submarinelor sporește.*

In șantierele *De Schelde* din Flessingen, se lucrează încă la punerea la punct a submarinului *Orzel* de 1100 tone/1470 tone. Este un submarin miner care va putea lua la bord 40 mine. Mai are la bord 8 tuburi lans torpile de 550 mm., un tun de 88 mm., și 2 tunuri de calibru mic A. A.

Viteza prevăzută de contract este de 14 noduri la suprafață.

PORTUGALIA

■ *Nave vechi de vânzare.*

Guvernul a scos în vânzare, pentru a fi demontate, mai multe nave de războ; torpilorul *Mondego*, submarinele *Hildra* și *Foca*, nava hidrografică *Cinco de Outubro* și canonierele Damoa, Quanza, Raul, Cascais și Benco.

SUEDIA

■ *Programul naval.*

Pentru perioada 1938—1943, programul naval cuprinde construirea a 3 crucișetoare chiurasate, 4 torpiloare, 12 vedete-torpiloare, 3 submarine de coastă și o navă bază de submarine.

Crucișetoarele vor avea 80 tone deplasament, 6 tunuri de 203 mm. în trei turele duble (una la prova și 2 la pupa suprapuse) 8 tunuri de 120 mm. A. A. în 4 grupe duble și 8 tunuri automate A. A. de 40 mm. în 4 grupe duble. La dreapta și la stânga turelei de 203 mm., va avea câte un grup de două tuburi lanstorpile de 533 mm. La bord va fi și un hidroavion. Puntea va avea un blindaj de o grosime variind dela 85—125 mm., iar bordurile, 75—125 mm. Viteza navei nu va trece de 29 noduri.

Torpiloarele vor fi de 600 tone deplasament și vor avea 3 tunuri de 120 mm., 2 tunuri A. A. de 47 mm. și un grup de 3 tuburi lanstorpile de 533 mm.

Aceste nave vor avea și instalații pentru lansarea minelor.

SPANIA

■ *Naționaliștii spanioli au câștigat un distrugător.*

Se știe că în timpul luptelor pentru ocuparea portului *Gijon*, din Nordul Spaniei, contratorpilorul guvernamental *Ciscar*, a fost lovit de o bombă de avion și scufundat chiar în incinta portului.

Naționaliștii au reușit să scoată nava la suprafață și au remorcat-o până la Ferrol, unde va fi reparată în șantierele din acel port.

Reamintim că *Ciscar* a fost construit la *Cartagena*, în 1933-36, era deci o unitate nouă; armamentul e compus din 5 tunuri de 120 mm. și 6 tuburi lanstorpile de 533 mm., iar viteza maximă, 35 noduri.

STATELE-UNITE

■ *Rearmarea navală.*

Proectul de lege asupra rearmării navale, a fost aprobat de Comisiunea Marinei din Cameră.

Acest proect comportă cheltueli în valoare de 1.113.500.000 dollari pentru construirea a 68 nave, în care se cuprind: 3 chiurasate, 2 port-avioane, 9 crucișetoare, 23 distrugătoare, 9 submarine, 22 nave auxiliare și 950 avioane.

In afară de acest proect însemnat, Comisiunea a mai aprobat și alt proect prin care se alocă marinei credite suplimentare de 30.000.000 dollari din care numai 3 milioane sunt rezervați pentru construirea unui dirijabil, 7 milioane pentru muniții, iar restul pentru diferite lucrări și mai ales pentru experiențe.

■ *Canalul Florida.*

Congresul Statelor Unite, urmează să hotărască construirea unui canal care va străbate peninsula Florida, legând astfel Atlanticul cu Golful Mexic, pe un drum mai scurt. Canalul va avea o lungime de 187 mile, însă pentrucă se va utiliza cursul a două fluvii, canalul propriu zis va fi lung numai de 31 mile. Canalul propus va avea lărgime 130 m. Va fi gata în 6 ani, dacă se va lucra cu 30.000 oameni. Costul lucrărilor va fi de 200 milioane dollari și vor fi executate sub conducerea lui *United States Army Engineers.*

Cu ajutorul acestui canal, navele cari vin din Europa spre Golf, vor câștiga două zile de drum.

■ *Tot despre „Morro Castle".*

Toată lumea și-amintește cu groază și desgust de nenorocirea vaporului american de pasageri „Morro Castle", care a ars în întregime în plină mare, apoi pe o plaje americană, făcând 124 victime, în 1934. La ancheta făcută de autorități, s'au constatat mari neglijențe și chiar incapacitate la mulți din personalul bordului. Judecata a găsit vinovat pe secundul navei *Warms*, care preluase comanda navei în urma morții comandantului, și pe șeful mecanic *Abbot.*

Acuma aflăm că *United States Court of Appel*, a casat sentința

Se vinde de:

Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S).

CHERESTEA DE RĂȘINOASE, STEJAR ȘI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informațiuni :

C. A. P. S.
DIRECȚIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, București III
Telefon: 3.31.53 și 3.31.26

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂȘTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul Oficial No. 245 din 1935.

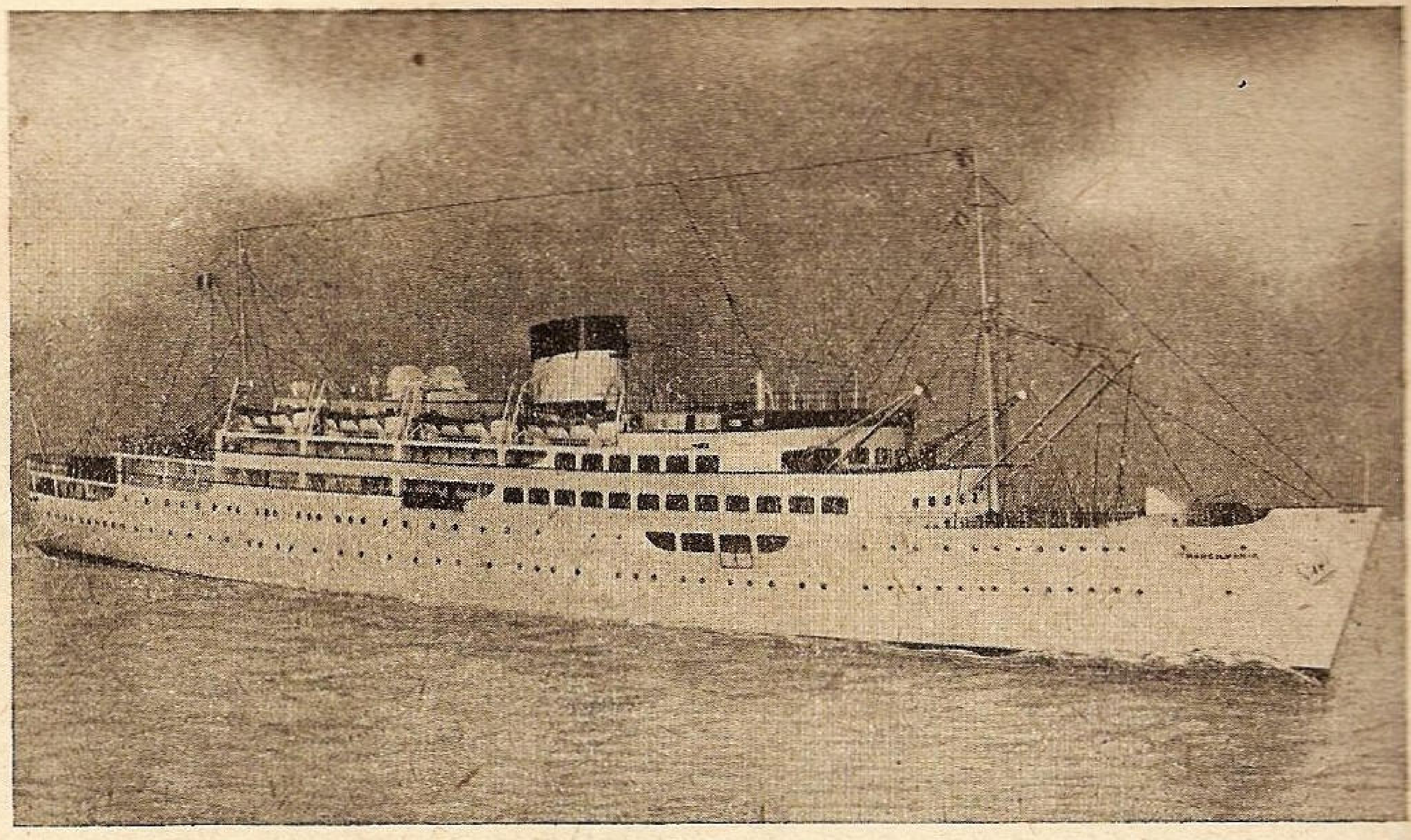
BUCUREȘTI
DIRECȚIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECŢIUNEA LA BUCUREŞTI

BULEVARDUL
TAKE IONESCU, 1-3
Adr. Telegr.: SEMERE



m/s TRANSILVANIA

Preferaţi pentru călătoria în Orient, ruta vapoarelor S. M. R., cea mai frumoasă, cea mai scurtă şi cea mai economică.

Această rută este deservită de vapoarele rapide DACIA ROMÂNIA şi REGELE CAROL I.

Linia I: Constanţa - Istanbul - Pireu - Alexandria - Haifa - Beirut - Pireu - Istanbul - Constanţa.

Plecarea din Constanţa Luni, la fiecare 2 săptămâni.

Linia II: Constanţa - Istanbul - Pireu - Beirut - Haifa - Alexandria - Pireu - Istanbul - Constanţa.

Plecarea din Constanţa Luni, la fiecare 2 săptămâni.

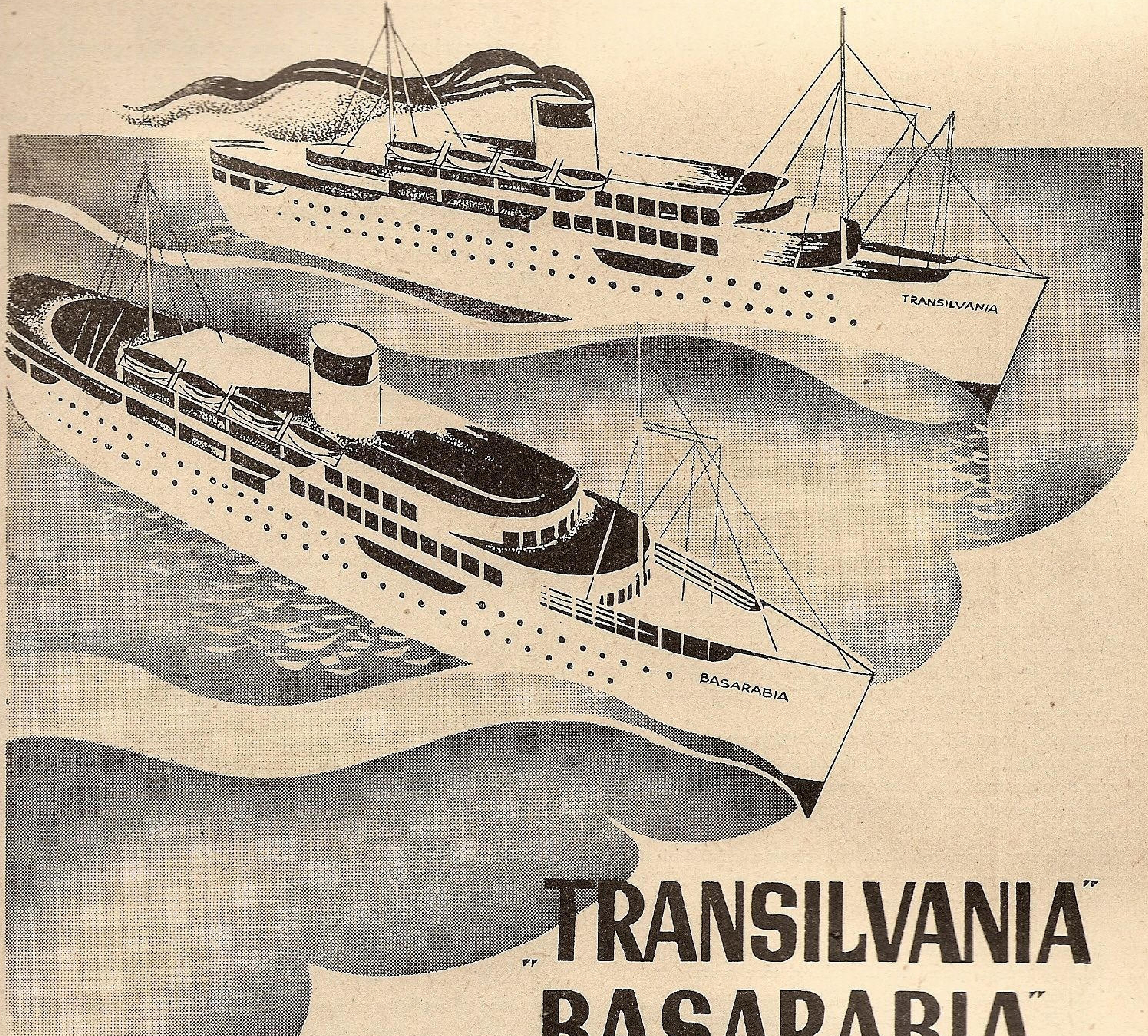
Liniile precedente vor fi deservite, cu începere din Septembrie 1938, de m/s TRANSILVANIA şi BASARABIA, vapoare de mare lux şi viteză, amenajate cu confort ultramodern; CONSTRUCŢII 1938.

Linia Dunăre - Mediterana Occidentală, deservită de cele două vapoare mixte ALBA IULIA şi SUCEAVA: Galaţi-Constanţa-Istanbul-Salonic-Pireu-Izmir-Malta-Napoli sau Genova-Marsilia-Malta (fac.)-Pireu-Istambul-Constanţa-Galaţi. Plecarea din Galaţi în fiecare lună.

PENTRU ORICE INFORMAŢIE, BILETE, ETC. A SE ADRESA:
DIRECŢIUNEI SERVICIULUI MARITIM ROMÂN LA BUCUREŞTI (Biroul de călători)
B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 (Telefon 3.22.61), sau

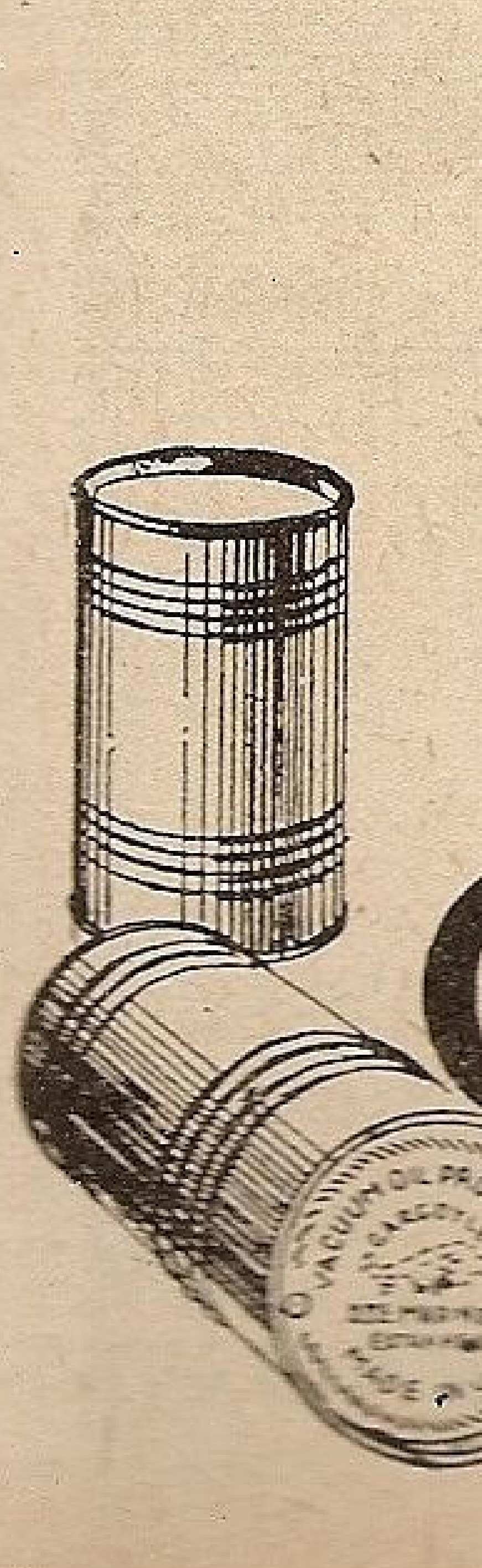
agenţiilor sale din porturile de escală, agenţiilor WAGONS-LITS/COOK şi principalelor birouri de voiaj din ţară şi din străinătate.

SE TRIMIT LA CERERE PROSPECTE GRATUITE


TRANSILVANIA
BASARABIA

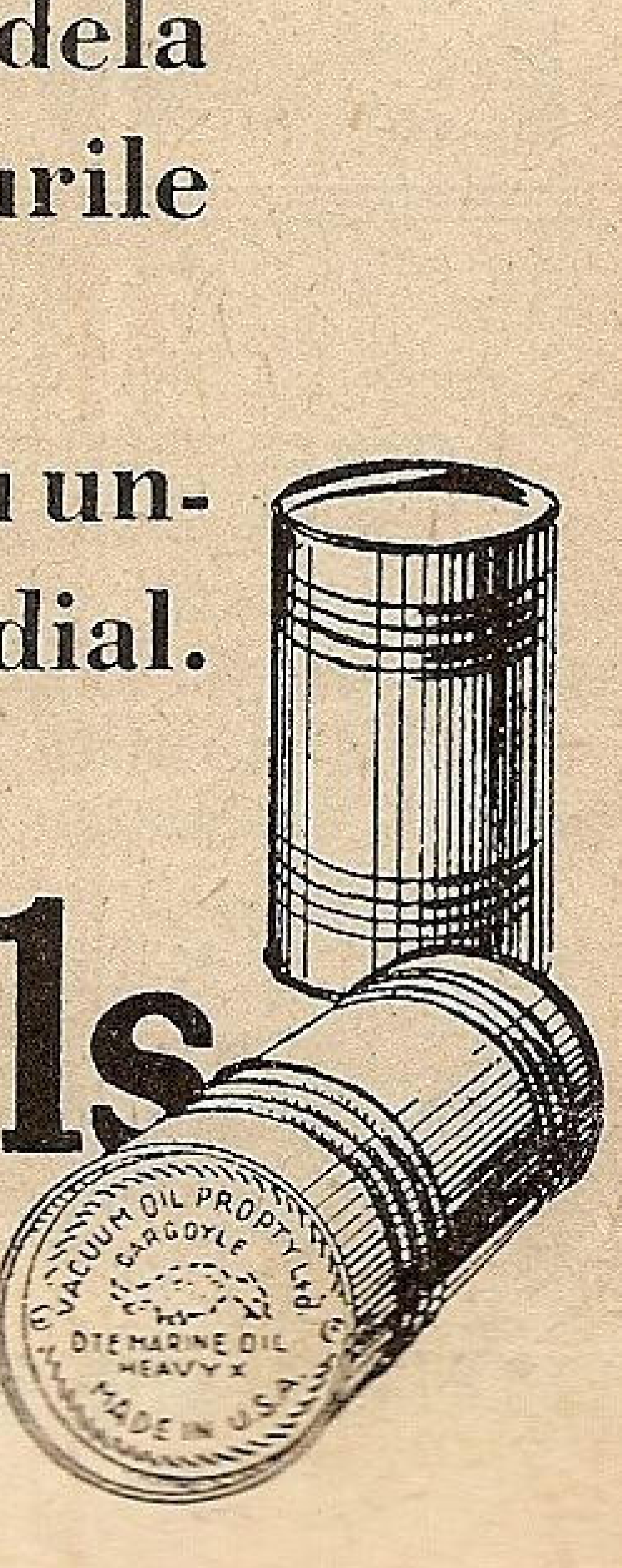
„TRANSILVANIA"
„BASARABIA"

**„Transilvania“ şi „Basarabia“, cele mai moderne şi luxoase vapoare româneşti, întrebuinţează dela lansarea lor, pentru ungerea motoarelor, uleiurile GARGOYLE Marine Oils.
42% din vapoarele lumii întregi întrebuinţează pentru ungerea motoarelor lor aceste uleiuri cu renume mondial.**


VACUUM OIL PROP'TY Ltd
GARGOYLE
D.T.E MARINE OIL
MADE IN U.S.A.

Gargoyle Marine Oils

VACUUM OIL COMPANY S. A. d. R.

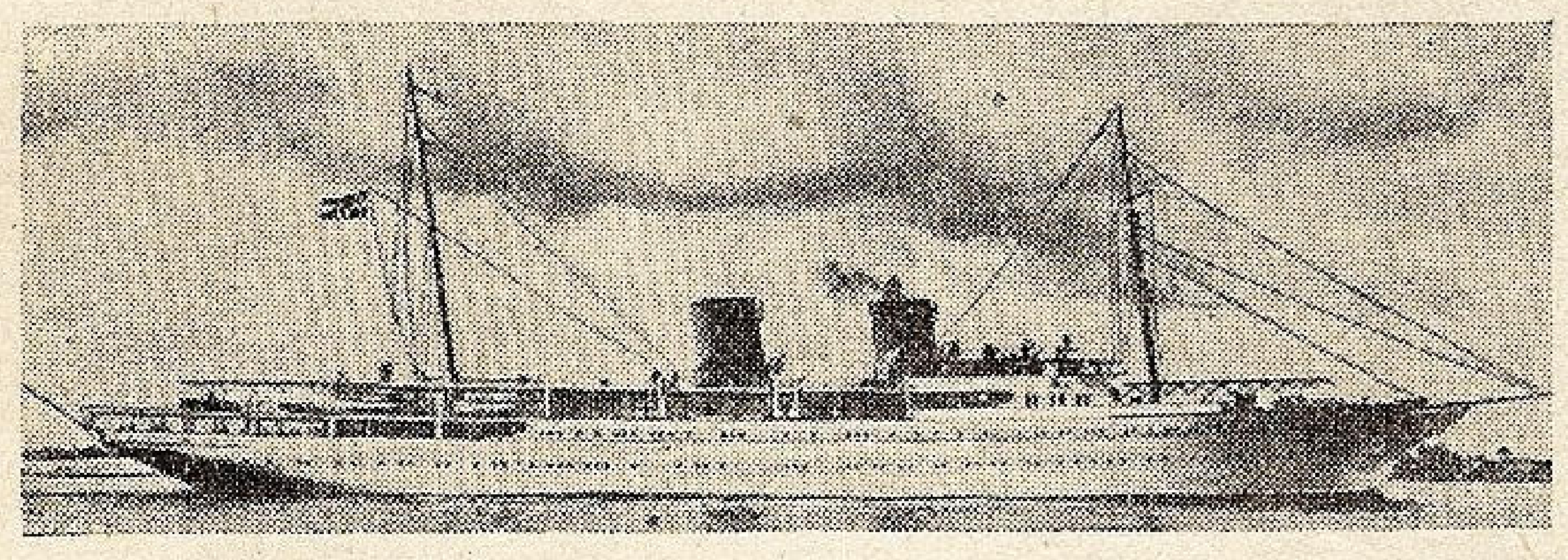

VACUUM OIL PROP'TY Ltd
GARGOYLE
D.T.E MARINE OIL
HEAVY X
MADE IN U.S.A.

Tribunalului. Ar fi interesant de aflat însă dacă procesul s'a închis sau se va redeschide .

TURCIA

■ *Yachtul președintelui Kemal Ataturk.* — Toți cei cari au trecut prin Bosfor, au avut prilejul să admire deseori silueta elegantă a yachtului Șefului Statului turc *„Ertogrül"*, ancorat în fața Seraiului în așteptarea îmbarcării însemnatului personaj. Se pare că steaua lui *Ertogrül* a apus deoarece guvernul turc a cumpărat de curând un nou yacht mai mare, mai modern (construit abia în 1931 la *Blohm & Voss* din Hamburg) numit *Savarona*, care va fi pus exclusiv la dispoziția președintelui *Kemal Ataturk*.

Savarona, are 4677 tone; lungime 124 m., 16 m. lărgime, 8.35 m. pescaj și este înzestrat cu 6 turbine cu care poate naviga cu o viteză apreciabilă. Toate instalațiile dela bord sunt extra moderne iar în ceia ce privește încăperile, ele sunt foarte luxos amenajate.


Yachtul prezidențial „Savarona"

In listele *Loyd's Register of yachts* figurează în al doilea loc ca importanță, după yachtul imperial britanic *Victoria-and-Albert*.

■ *Nouile șantiere navale dela Istanbul.*

Guvernul a acordat 5.000.000 lire turcești pentru înființarea de șantiere navale la Istanbul. Lucrările de instalare vor dura 2 ani în care timp guvernul a luat măsuri pentru funcționarea unei școale tehnice cu 70 elevi, cari vor fi pregătiți să devie maeștri în aceste șantiere.

Șantierele vor începe sub directivele câtorva technicieni străini, construirea a 5 cargo-uri de câte 5.000 tone și 5 de câte 1200 tone.

Cifrele de mai jos arată progresul făcut de flota de comerț turcească dela 1923 până la 1936.

In 1923 tonajul global era de 34.902 tone brute.
In 1927 tonajul global era de 80.744 tone brute.
In 1933 tonajul global era de 110.774 tone brute.
In 1936 tonajul global era de 116.745 tone brute.

Conducătorii băncii *Denizbank*, constituită de curând tocmai pentru a se ocupa numai cu întreprinderi în legătură cu marea, cu navigația și cu porturile, estimează că, cu începere din 1939, tonajul marinei otomane de comerț, trebue să fie minimum 400.000 tone, pentru a putea satisface toate nevoile de import și export cât și angajamentul pe care l'a luat Turcia, față de țările balcanice, pentru cooperarea la organizarea unui serviciu comun de navigație între porturile Mării Negre, Mării Mediterane și Mării Adriatice.

Denizbank va cumpăra, probabil, mai multe nave de mare tonaj pentru a le pune pe linia Istanbul — Pireu — Alexandria și *Ismir — New-York*.

■ *Comandă de nave în Anglia.*

Presa engleză, anunță că guvernul turc va comanda, în Anglia, 10 cargo-uri, de 2000 tone și 3000 tone. Valoarea totală a contractului s'ar ridica la 330.000 lire sterline.

■ *Botezul a 4 submarine noui* .

Din seria construcțiilor navale făcute cu concursul industriei germane, Turcia are gata două submarine construite în Germania și alte două construite în arsenalul turc dela *Guemlik* (în marea Marmara).

Președintele Kemal Ataturk, a luat parte la ceremonia botezului acestor 4 submarine, cari au primit următoarele nume: *Atilay, Batiray, Saldiray* și *Yilderay*.

■ *Lucrările porturilor.*

Pentru realizarea modernizării actualelor porturi și facerea altor porturi noui după planurile întocmite de specialistul englez *Sir Alexander Gibb*, au înaintat oferte 64 societăți străine. E foarte probabil că vor fi recomandate societățile britanice, cari vor lucra chiar sub direcția specialistului *Gibb*.

U. R. S. S.

■ *Sovietele au fost condamnate de tribunalele italiene.*

Pentru diferite construcții de nave executate de șantierele *Ansaldo*, Sovietele aveau de plătit sume însemnate, pe cari încă nu le-au achitat.

Șantierele s'au adresat justiției și aceasta le-a acordat dreptul de a face opoziție asupra creanțelor pe cari le-ar avea Sovietele în Italia.

Aceste creanțe se ridică la circa 26 milioane de lire. Desigur că imobilizarea acestei importante sume nu este deloc o situație plăcută pentru Soviete.

Din cauza doliului național, Serbările Marinei cari urmau să se desfășoare la 14 și 15 August, cor., la Galați și Constanța au fost amânate pentru ziua de 8 Septembrie, a. c.

E. WOLFF S. A. R. FONDAT 1876

TELEFON 5.19.66 — 3.34.20

Cazane cu aburi ✶ Rezervoare de fier de orice mărime ✶ Construcțiuni de fier ✶ Poduri metalice ✶ TURNĂTORIE DE FONTĂ ȘI BRONZ ✶ Injectoare de ars păcură ✶ Armături de Fier și Bronz ✶ Transmisiuni moderne ✶ ATELIER MECANIC PENTRU REPARAȚIUNI DE MAȘINI ✶ BIROU TEHNIC ✶ Instalațiuni de încălzit central, cu apă caldă sau aer ✶ Instalațiuni de ars cu păcură ✶ Instalațiuni de pompe ✶ Instalațiuni de fabrici și reparațiuni ✶ MARE DEPOZIT DE ARTICOLE TEHNICE ✶ Motoare „DEUTZ" cu Benzină, Țiței, „DIESEL" Locomotive și Locomobile cu Benzină ✶ Mașini unelte, scule, pompe de orice fel ✶ Țevi de fier ✶ Accesorii de țevi ✶ Armaturi Schaeffer & Budenberg ✶ Manometre ✶ Injectoare Restratnig ✶ Ventile ✶ Indicatori ✶ PESTE 8000 MOTOARE VÂNDUTE IN ȚARĂ ✶

BUCUREȘTI V • BIROUL CENTRAL ȘI UZINA GARA FILARET

GENERALA

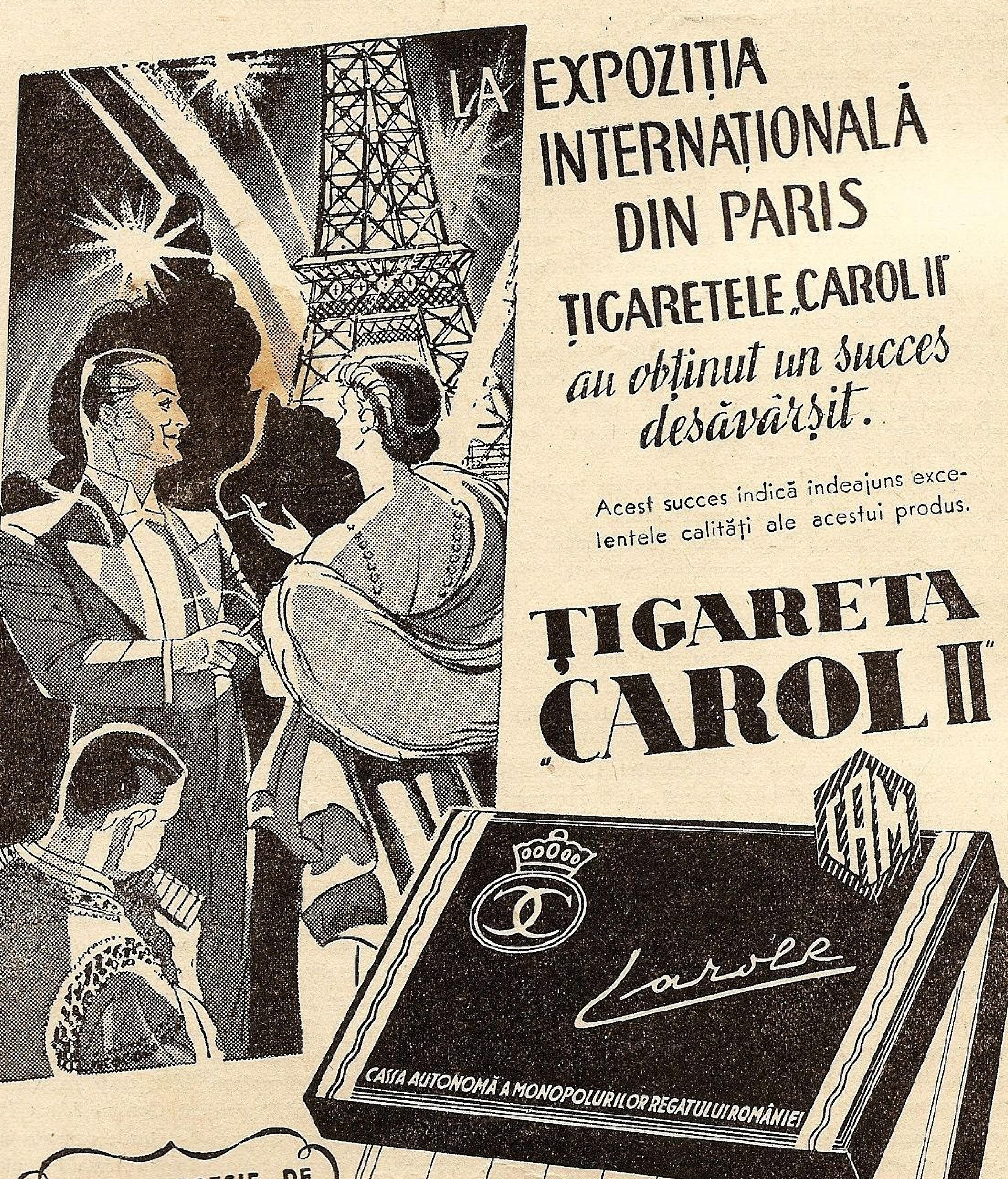
SOC. ROMÂNĂ DE ASIGURĂRI GENERALE, S. A.
FONDATĂ IN ANUL 1897
BUCUREŞTI B-DUL REGELE CAROL I No. 14
CAPITAL DEPLIN VĂRSAT LEI 50.000.000

* * *

REPR. GENERALĂ BUCUREŞTI, B-DUL REGELE CAROL I No. 14 -:- TELEFON 3-82.14
REPR. PRINCIPALĂ BUCUREŞTI, STRADA DOAMNEI No. 10 -:- TELEFON 3-54.56
INSPECTORAT P-TRU BANAT TIMIŞOARA, PIAŢA LIBERTĂŢII 5

Asigurări colective de viaţă (pensii) pentru personalul intreprinderilor - Asigurări de Viaţă după combinaţiunile cele mai avantajoase - Asigurări populare cu tragere la sorţi - Asigurări contra daunelor de Incendiu, Grindină şi Transport - Asigurări de Accidente, Furt prin spargere, Spargerea geamurilor, Automobile, etc. - Agenţii în toate oraşele principale din ţară.

AGENŢII IN TOATE ORAŞELE PRINCIPALE


CAM
Carol II
CASSA AUTONOMĂ A MONOPOLURILOR REGATULUI ROMÂNIEI

LA EXPOZIŢIA INTERNAŢIONALĂ DIN PARIS ŢIGARETELE „CAROL II" *au obţinut un succes desăvârşit.*

Acest succes indică îndeajuns excelentele calităţi ale acestui produs.

ŢIGARETA „CAROL II"

ULTIMA EXPRESIE DE CALITATE ŞI ELEGANŢĂ: CUTIA CU ŢIGARETE „CAROL II"

Recenzii

Leon Zieleniewsky: **Republica Polonă pe litoralul Mării Negre** (din revista *„Sprawy Morskie"*).

Istoria stăpânirii polone, pe litoralul Mării Negre, a fost puţin cercetată până acum. In articolul de mai jos, vom încerca să dăm o schiţă generală, sprijinindu-ne pe studiul lui *Franciszk Rawity-Gawronski*[1]) cunoscutul cercetător al trecutului graniţelor polone sud-estice, mort acum câţiva ani.

Pela mijlocul secolului XIV, *Olgierd,* fiul lui Giedymin, după ce a asigurat Lituaniei linişte din partea cavalerilor teutoni, a mers mai departe, pe drumul tras sub tatăl său. Dorind să întărească graniţele de Miază-Zi ale Rusiei şi să ia înapoi Podolia cucerită de tătari, a hotărât să se răfuiască definitiv, cu aceştia şi să-i îndepărteze de pe locurile pe care se stabiliseră. Campania lui Olgierd, împotriva tătarilor a fost descrisă cel mai amănunţit, de cronicarul rus Buchowiec. De letopiseţele lui s'au folosit, nu numai cronicarii vechi, dar şi polonezul Stryikowski.

„In anul 1350 — povesteşte cronicarul — marele prinţ Olgierd, adunând toate forţele lituaniene, a pornit asupra tătarilor şi a biruit pe cei trei fraţi, Hacibey, Kutlubak şi Dumitru, la Sina Woda".

Stryikowski, bazându-se pe cronicari, descrie cel mai amănunţit această campanie. Vorbeşte în chip pitoresc despre lupta, care avea să deschidă Lituaniei, apoi Poloniei, drumul spre malurile Mării Negre. Urmările acestei biruinţi au fost mari: toate câmpiile dela Biserica Albă, Zvienigorodka, Kievul şi Putiolul de mai târziu şi până la Oceakow, iar mai târziu până la Don şi Volga, au fost eliberate de sub tătari. Ţinuturile polone, din care i-a alungat Olgierd, erau pe vremea aceea cu desăvârşire pustii şi serveau numai de azil şi loc de pribegie pentru hoardele tătarilor. „Pe timpul acela — povesteşte cronicarul rus — nu era în Podolia nici un oraş, clădit fie din lemn, fie din piatră". Olgierd a tăiat primul drum prin Dzikie Pola spre Marea Neagră, a alungat pe tătari de pe păşunile unde se aşezaseră şi a luat sub stăpânirea sa nu numai întreaga regiune dela Kiev până la gura Niprului, dar şi toată Podolia, ţinuturi situate pe amândouă malurile Nistrului, dela cursul mijlociu spre mare.

După ce a alungat pe tătari, a stăpânit ipso facto tot litoralul Mării Negre dela gura Niprului până la gura Nistrului şi, odată cu el, tot ţinutul situat între aceste două fluvii. Ţărmul mării se întindea dela Tawan, pe Nipru, ceeace înseamnă pe tătăreşte *vad,* până la Cetatea Albă, şi probabil, ceva mai departe.

Lituanienii nu s'au îngrijit să tragă foloasele din aceste porturi, n'au înţeles însemnătatea colonizării ţinuturilor pustii. S'au mulţumit cu zidirea câtorva cetăţui de apărare, crezând că tătarii vor voi să se întoarcă pe locurile vechi şi că atunci războiul cu ei va fi de neînlăturat.

Pe acel litoral au jucat un rol istoric două colonii: Oceakow şi Kacibej-Hadjibey. Oceavow, ca cetate turcească zidită aproape de gura Niprului, a fost peste 300 de ani un punct de sprijin pentru lumea musulmană în războiul cu Polonia, iar pe locul Hadjibeyului, s'a născut, la începutul secolului XIX, oraşul cu totul modern *Odesa,* acum pe teritoriul Rusiei.

Coasta Mării Negre, cucerită sub Olgierd, a fost luată în stăpânire trainică, de fapt, abia de Witold. Cronicarul Sarnicki desminte legenda că Witold, în semn de stăpânire, ar fi mers călare până la mare. Nu ştim dacă acest fapt s'a întâmplat în realitate, dar din raporturile de mai târziu ale lui Witold cu Coasta Mării Negre, se vede că el nu numai a stăpânit, dar a fost în stare să se şi apere cu succes de tătarii aşezaţi dincolo de Nipru.

„Nu cunoaştem documente care ar arăta când şi cui au fost împărţite ţinuturile de pe coasta Mării Negre", scrie Rawity Gawronski, dar şi Starowolski a pomenit că „Oceakow a fost odinioară o moştenire a lui Buczacki" şi s'a plâns că „din cauza neglijentei noastre, pierdem Polonia bucată cu bucată".

Nu încape îndoială că, după unirea Lituaniei cu Polonia, coasta Mării Negre a trecut în stăpânirea Poloniei. *Porturile Cociubey şi Cetatea-Albă (?) au aparţinut Poloniei.* Incă înainte de moartea lui Witold (1392—1432), Vladislav Jagello, iar după el şi alţi regi poloni au exercitat puterea supremă asupra coastei Mării Negre. Portul principal era Kociubey-Hadjibey. Când turcii au presat mai mult asupra Bizanţului, Impăratul Manuel Paleologul a rugat pe regele Vladislav să-l aprovizioneze cu cereale. Regele (după Dlugoz) a permis să exporte grâu din *„portul său Kociubei"*. Acest grâu putea să vină — e clar — numai din Podolia şi din voevodatul Braclaw de mai târziu, din părţile lui meridionale, învecinate cu Podolia. Era transportat — fără îndoială — cu plutele pe Bug şi Nistru.

Solia greacă a găsit pe regele Poloniei la Sniatyn, unde primea — solemn — supunerea lui Alexandru, voevodul Valahiei, de la care lua jurământul de credinţă. Kromer, scriind despre aceasta, aminteşte, de asemeni, de partea Kaciubeiului, „care pe timpul acela făcea parte din statul polon".

Toată coasta Mării Negre, dela Cetatea-Albă şi până la Tawan, era, pe la jumătatea veacului XV, în stăpânirea Lituaniei şi Poloniei.

Dlugosz dovedeşte aceasta, dar şi la Czacki găsim dovadă bună pentru acest lucru.

Amândoi autorii confirmă stăpânirea ţărmurilor Mării Negre de către Coroana Polonă. Acest fapt e confirmat, de asemeni, şi de alte izvoare.

Nu numai malurile Mării Negre, dar şi negoţul pe toată Marea Neagră a fost liber pentru Polonia, până în clipa luării Constantinopolului de către turci, cari, cucerind încetul cu încetul coasta şi zidind un rând de cetăţui, populate cu garnizoane proprii, au îngreujat tot mai mult aducerea grânelor în porturi, devenind în felul acesta stăpânii mării. Diferendul pentru ţinutul maritim a durat încă vreme îndelungată, înainte fiind stăpânit de tătari, sub protectoratul Turciei. Incă în anul 1462, corăbii polone au navigat până la Kaffa. Aceasta se vede din plângerea negustorului Klemens de Cadim, din Lwow, a cărui corabie s'a izbit de stânci nu departe de Kaffa, distrugându-se, iar mărfurile au fost prădate.

Dintr'o parte, pe malul Mării Negre năvăleau tătarii, iar din alta presau valahii, împingându-se spre fundul Podoliei, către ţinutul Braclawului. Sigismund I a amintit Voevodului Petru IV să poruncească ostaşilor săi să întrerupă năvălirile (anul 1531). Se adaugă că, dacă se impunea necesitatea unei înţelegeri cu Cetatea-Albă sau cu Oceakow, din partea Valahiei să nu se facă greutăţi.

Amândouă oraşele de mai sus au fost, deci, în stăpânirea regilor Poloniei, deşi pentru aceste puncte de sprijin au avut un diferend aprins două căpetenii de tătari. Ele au fost împăcate de Sultan, care a cedat cârmuirea, la Perekop şi la Oceakow, celor două căpetenii musulmane. Aceasta a fost tocmai în anul 1632.

Litigiul dintre Turcia şi Polonia pentru coasta Mării Negre a devenit mai acut tocmai în decada a patra a secolului XVI. Cu zece ani înainte, tătarii începuseră o presiune din cele mai puternice, de data aceasta nu numai asupra coastei, unde se aşezaseră, dar se înfipseseră mai adânc pe teritoriul Poloniei. Intre Oceakow şi Cetatea-Albă s'au stabilit tătarii. Ei pribegeau acum pe câmpia Cetăţii Albe şi a Oceakowului sau, cu alte cuvinte, pe *pământurile ţării polone.* Mult timp i-a trebuit Poloniei ca să se împace cu gândul pierderii Coastei Mării Negre. A încercat să alunge pe tătari de pe pământurile ocupate cu forţa sau cel puţin să împiedice pătrunderea lor în inima Poloniei.

Turcii, cu toate că s'au aşezat pe litoral şi au zidit cetăţui, au recunoscut statului polon drept de stăpânire asupra ţinutului ce se întindea dela mare spre Nord, dealungul Niprului, Bugului şi Nistrului, pentrucă, deşi tătarii ocupaseră regiunea maritimă pentru taberele lor, Polonia se sprijinea pe ea şi interzicea păstoritul. Plângerile referitoare atât la incursiunile în Lituania, cât şi la folosirea arbitrară a păşunilor din ţinuturile polone de către tătari, au ajuns la urechile Sultanului Soliman (1520—1566).

---

[1]) „Drepturile Poloniei asupra litoralului Mării Negre" (Przeglad Narodowy, 1920, nr. 6).

Luptele cu tătarii de pe litoralul Mării Negre, aveau pe vremea aceea un caracter pronunţat de apărare a graniţelor Poloniei.

Intărirea turcilor pe ţărmurile Mării Negre, creşterea puterii lor şi nedorinţa Poloniei de a rezolva litigiul cu arma în mână, subestimarea importanţei coastei Mării Negre pentru viitorul Poloniei, au fost incontestabil cauzele pentru care Polonia a încetat o presiune hotărâtoare asupra Padişahului pentru recucerirea Oceakowului şi Cetăţii-Albe (?).

Războaiele lui Bathory cu Moscova au împins în viitor problema coastei Mării Negre. Dreptul Poloniei asupra acestui ţinut nesusţinut cu arme, a scăzut cu timpul tot mai mult.

Dr. K. Tolwinski (Brislaw): **Canalul până la Marea Neagră** din „Sprawy Morskye").

CONDIŢIUNILE GEOGRAFICE ŞI HIDROGRAFICE ALE POLONIEI.

Polonia are o reţea întinsă de râuri navigabile şi proprii pentru plutărit. Mari artere fluviale taie în oarecare măsură inima ţării dela Nord la Sud şi dela Est la Vest, iar numeroşi afluenţi ating graniţele cele mai depărtate ale Republicei.

In câteva cifre, reţeaua fluvială a Poloniei, e următoarea: râuri navigabile ,circa 5000 km.; râuri proprii pentru plutărit, circa 9000 km.; canaluri, 185 km. Intreaga reţea fluvială a Statului polon, reprezintă peste 14.000 km.

Aşa zisa navigaţie mare (cu vase de peste 250 tone), se practică pe o lungime de aproape 860 km. ,ceeace reprezintă numai 17% ,din lungimea râurilor navigabile.

Utilizarea căilor fluviale, dacă ţinem seamă de cuantumul mărfurilor transportate, se prezintă încă mai mult negativă. In anul 1935, căile ferate normale polone au transportat 56.203.000 tone. mărfuri, pe când pe râuri, au fost transportate 713.000 tone ceiace faţă de transporturile pe cale ferată, reprezintă circa 1,20 %. Numai aceste cifre, arată o mare anomalie, în ceiace priveşte problema navigaţiei fluviale. Această anomalie apare şi mai clar, dacă ne amintim de caracterul Vistulei, ca o arteră fluvială, a cărei navigabilitate a fost pusă de specialişti pe locul al treilea după Dunăre şi Rin printre râurile Europei apusene şi centrale. Totuşi, nu numai desvoltarea navigaţiei intercontinentale e momentul hotărîtor pentru progresul economic al Poloniei. Republica e aşezată pe drumul istoric dintre Baltica şi Marea Neagră. Marea reţea a râurilor, existentă aici, permite o unire relativ uşoară a acestor mări printr'un sistem de drumuri fluviale intercontinentale, iar necesitatea construirii grabnice a canalului Vistula-Nistru-Prut e o poruncă a istoriei şi nevoia zilei de azi.

UNELE DATE COMPARATIVE DIN ŢĂRILE EUROPEI.

Reţeaua râurilor navigabile din Germania numără circa 10.000 km., afară de 2300 km. canaluri. In anul 1933, s au transportat pe cale fluvială 78.000.000 tone, iar pe căile ferate 308.000.000 tone. Transporturile fluviale reprezintă astfel, circa 25% din transporturile pe calea ferată.

Franţa are 6.800 km. râuri navigabile şi 5300 km. canaluri. Transporturile fluviale reprezentau în anul 1932, circa 51.000.000 tone, faţă de 177.000.000 tone, transportate pe căile ferate, deci, faţă de mărfurile transportate pe căile ferate, cele transportate pe apă reprezintă 29%.

In Cehoslovacia, au fost transportate pe apă, în anul 1933,

INTRERUPTORI DE EXPANSIUNE

INTRERUPTORI DE MARE PUTERE, FĂRĂ ULEI IN EXECUŢIE PÂNA LA 200 KV., PÂNA LA 3000 AMP.

AVANTAGII:

- ● FĂRĂ PERICOL DE EXPLOZIE ŞI DE INCENDIU
- ● FĂRĂ FUM IN INSTALAŢIA DE DISTRIBUŢIE
- ● LOCURILE DE INTRERUPERE VIZIBILE
- ● DISPOZIŢIE SIMPLĂ A CONDUCTELOR
- ● CONSTRUCŢIE SIMPLĂ ŞI IEFTINĂ A INSTALAŢIEI ŞI A CLĂDIRII
- ● MĂRIREA CAPACITĂŢII INSTALAŢIEI LA ÎNLOCUIREA INTRERUPTORILOR SUB ULEI PRIN INTRERUPTORI DE EXPANSIUNE IN ACELEAŞI CELULE

SOCIETATEA ROMÂNĂ DE ELECTRICITATE
SIEMENS-SCHUCKERT s.a.
BUCUREŞTI, I. — STRADA C. A. ROSETTI Nr. 21

2.300.000 tone, iar pe căile ferate 55.000.000 tone, deci pe apă circa 4,2%.

Nu vom înmulţi pildele. Toate datele de acest fel, în comparaţie cu ţările din Europa de Apus, precum şi cu Răsăritul Europei, mărturisesc o mare diferenţă în dezavantagiul Poloniei. Cauzele acestei stări de lucruri, se înfig, fireşte, adânc în condiţiile istorice ale existenţei ţărilor polone, dar azi se schiţează cu atât mai clar înaintea noastră, marea problemă a căilor de comunicaţie pe apă, ale Republicii şi nevoia grabnică a dublării sforţărilor în acest domeniu.

Unele state din Europa apuseană au început construirea căilor lor fluviale, încă din negura veacurilor. De pildă, în Franţa, construirea primului canal a început în anul 1604; el trebuia să facă legătura între Sena şi Loire, dar arhitectura fluvială s'a desvoltat acolo, mai ales la sfârşitul secolului XVIII şi în secolul XIX. Mai târziu, construirea canalurilor s'a desvoltat pe vremea lui Napoleon. Arhitectura canalurilor fluviale a fost stânjenită, totuşi, dela 1875 încoace, ca o urmare a desvoltării căilor ferate. Faţă de schimbarea condiţiilor de comunicaţie, unele canaluri au căzut într'o stare de complectă neglijenţă şi părăsire. Totuşi, în anii de după război a fost construit Canalul Nordului, care face legătura cu canalurile Flandrei; canalul Ron-Rin, a fost amenajat pentru şlepuri de câte 300 tone, Canalul alzacian, a prelungit navigaţia pe Rin până la Basel. Privim, azi, cu surprindere la reţeaua uriaşă a canalurilor fluviale din Franţa, la munca depusă în acel domeniu, cu investiţii de miliarde. Cunoscătorii în materie definesc starea căilor de comunicaţie pe apă din Franţa în modul următor: „Sforţarea unor întregi generaţii a făcut că niciunul din râurile noastre şi nici un pârâu n'a rămas aşa cum l-a făcut natura. Ele au devenit adevărate opere ale omului". (Ernest Granger — La France — Son visage — Son peuple — Ses ressources).

In Germania, canalurile fluviale au fost construite mai ales la sfârşitul secolului XVIII şi în secolul XIX. Aceste lucrări şi-au găsit un sfârşit consecvent încă în trecut, cu folosirea unor foarte însemnate mijloace băneşti. De pildă, în anul 1929, în bugetul ţării erau prevăzute în acest scop 124.000.000, iar în anul 1933, 123.000.000 mărci. In sfârşit, mari sforţări au fost îndreptate, în Germania, asupra terminării canalului intercontinental, care leagă Rinul cu Elba şi Oderul. Lungimea canalului Rin — Elba, se cifrează la 475 km. După construirea acestei căi fluviale, destinată vaselor de 600 tone şi care poate fi amenajată uşor pentru vase de 1000 tone, tot Nordul Europei apusene şi, deci, începând dela Vistula şi până la Oder, Elba şi Rin şi chiar mai departe, a câştigat o minunată cale de comunicaţie pe apă, deasemeni şi în direcţia cercului paralelului.

In sfârşit, se construeşte canalul Adolf Hitler, dela Oder la Gliwic, adică până la Zaglebia, destinat vaselor de 1000 tone.

Cu o reţea de comunicaţii atât de ramificată, transporturile pe Rin, au ajuns încă înainte de război la uriaşa cifră de 57.000.000 tone, Transporturile pe Elba, mai sus de Hamburg, s'au exprimat, în acelaş timp, în cifra de 15.000.000 tone.

Terminarea marelui program fluvial al Germaniei dintre anii 1905—1934, cere aproape 2 miliarde mărci. Despre unele canaluri din Germania de Sud vom vorbi mai jos.

Amintind de activitatea şi sforţările unor state în domeniul arhitecturii fluviale, trebue, de asemenea, să pomenim de executarea recentă a legăturii dintre Marea Baltică şi cea Albă, în Uniunea sovietică. Anume, în anul 1934, s'a terminat construirea canalurilor şi regularea căilor fluviale dela lacul Onega prin lacul Vig, până la marea Albă. Intreaga cale fluvială, are 227 km., din care râurile canalizate numără 97 km., canalurile 50 km., iar restul sunt lacuri. Această cale poate servi vaselor de 5—6000 tone şi, deci, şi pentru mici vase de mare. Toată lucrarea a fost executată într'un ritm deosebit de rapid, în mai puţin de doi ani. Insemnătatea ei se învederează dacă ţinem seamă că scurtează de câteva ori drumul dela Leningrad, la marea Albă, faţă de drumul care ocoleşte Scandinavia, şi e independentă de strâmtorile Baltice. Executarea atât de rapidă a acestei căi a fost posibilă din cauza întrebuinţării aproape a 300.000 oameni, a căror majoritate a constat din deţinuţi politici repartizaţi în regiunea de Miază-noapte.

CANALURILE DEPE PĂMÂNTUL POLON.

Chestiunea construirii de canaluri în Polonia de răsărit a fost discutată încă depe vremea lui Ştefan Bathory. Totuşi, cel dintâi canal a fost început în Polonia în anul 1768 sub starostele prinţ Oginski, în hinterlandul râurilor Niemen şi Pripet. Se vede, deci, că lumea a început să-şi dea demult seama de marele rol al căilor fluviale în Polonia, dar evenimentele politice au întrerupt activitatea în acest domeniu. Afară de aceasta, totuşi, în Regatul Congresului, Bazinul Vistulei şi al Niemenului au fost unite cu Canalul lui August, a cărui construire au început-o trupele de geniu, în anul 1824. Legea austriacă a canalurilor din 1901 a creat condiţii pentru desvoltarea viitoare a construirii de canaluri din anii 1904—1912; printre alte legi s'a prevăzut legarea printr'un canal a Vistulei cu Oderul, canalizarea şi regularea Vistulei de sus în regiunea Krakow-ului, iar pe alt plan canalul Vistula-Nistru.

Totuşi, toate lucrările navale n'au putut să se desvolte normal şi să fie coordonate pe pământurile Republicii, în anii dinainte de război. De aceea, în ţinutul predestinat în deosebi la navigaţia intercontinentală, avem azi mari artere fluviale, în frunte cu Vistula, neregulate, plus 185 km. de canaluri, a căror parte însemnată se află şi ea într'o stare nemulţumitoare. In adevăr, canalul Brombergului asigură legătura dintre Vistula şi regimurile fluviale ale Europei de Apus, iar canalurile Augustow, Königsberg şi Oginski asigură legătura dintre regimurile Vistulei, Niemenului şi Pripetului; totuşi, o arteră de Sud, adică legătura dintre Vistula şi Nistru şi Prut, n'a eşit niciodată din sfera proiectelor, deşi această chestiune a fost atinsă în mai multe rânduri, încă din secolul XVII.

FORMAREA UNEI PRIVIRI TEMEINICE ASUPRA ROLULUI VISTULEI.

O arteră fluvială puternică, aproape de 1000 km. şi din punct de vedere al capacităţii de navigaţie, a treia în Europa apuseană din cauza evenimentelor istorice, care s'au desfăşurat în cursul veacurilor, a devenit o cale uitată. Azi, ne întrebăm miraţi, cum e cu putinţă ca regimul Vistulei, care numără 2280 km., râuri navigabile şi 2508 km., râuri proprii pentru plutărit, să aibă un trafic atât de anemic. La Varşovia, mişcarea mărfurilor aduse şi expediate, în anul 1930, era de 91.631 tone. Pe Vistula, la Krakow, în urma lucrărilor de regulare, mişcarea a fost mai mare, reprezentând 142.435 tone. La Plock şi Wloclawek, au fost transportate abia 30—40.000 tone, iar la Pultawa, 3.500 tone. Abia acum, traficul a sporit, la Danzig, la 434.349 tone, din care partea Poloniei e de 241.488 tone (anul 1930). Dacă la gura acestei mari căi fluviale intercontinentale ne izbim de cifre atât de mici în ce priveşte traficul mărfurilor, atunci Vistula mijlocie apare în lumina lor ca o cale îngheţată în întregime.

In răstimp, pe Elba, Rin şi Sena, transporturile fluviale se exprimă în zeci de milioane tone.

Această stare negativă, de necrezut, a navigaţiei pe Vistula, a influenţat cu siguranţă asupra privirii în ansamblu, în aşa măsură, încât atunci când problema căilor de comunicaţie pe apă a început să se înfăţişeze mai clar, în Polonia, Vistula — ca principală arteră fluvială centrală — a fost parcă uitată. Azi, când această chestiune a ajuns la deplina maturitate, şi a trecut prin critica atât a specialiştilor, cât şi a massei cugetătoare, problema Vistulei, ca principală arteră de comunicaţie pe apă, apare cu toată claritatea.

Experţi eminenţi ai Societăţii Naţiunilor, au vizitat, în anul 1926, Polonia, ca să cunoască problema căilor fluviale. Experţii au pus clar pe primul plan, necesitatea regulării Vistulei, dela gura Sanului în jos şi canalizarea Vistulei dela San în sus, până

RomScot

R

„ROMÂNIA"

SOCIETATE COMERCIALĂ OFICIALĂ DE TURISM S. A. R.
REPREZENTANTA OFICIULUI NAŢIONAL DE TURISM
AGENŢII IN TOATE CENTRELE PRINCIPALE DIN ŢARĂ ŞI DIN STRĂINĂTATE

VINDE: Bilete de călătorie C. F. R. şi internaţionale, de vapor, de aviaţie etc., bonuri de hotel, bonuri de benzină, cecuri turistice, etc. etc.

ORGANIZEAZĂ: Călătorii forfetare, individuale şi în grup, cure pauşale etc., etc.

Schimb de valute autorizat de B. N. R.

CONCESIUNEA AFIŞAJULUI PE C. F. R.

SEDIUL DIRECŢIUNII GENERALE: BUCUREŞTI STR. DOAMNEI No. 1

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo.

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

la Krakow. De această arteră principală, trebuiau legate alte căi fluviale.

Costul total al amenajării unui canal pe Vistula a fost evaluat la 560.000.000 zloţi.

Direcţia căilor fluviale est-vestice, după experţii Societăţii Naţiunilor, nu prezintă mare importanţă pentru Polonia. Proiectele altor canaluri şi lucrări fluviale ,experţii le trec — din motive financiare — pe planul al doilea. Ei sfătuesc evitarea completă a căilor fluviale artificiale şi, deci, legarea printr'un canal subcarpatic al Zaglebiei de Nistru; mai curând trebue canalizate Vistula şi Sanul şi legate apoi printr'un canal de Nistru.

Cele mai noui păreri ale specialiştilor polonezi nu se opresc, în această privinţă, în faţa niciunei piedici. Aici, se pune pe primul plan principiul predominant că Vistula, ca arteră fluvială principală şi centrală a Poloniei, trebue amenajată pentru navigaţia mare pe toată lungimea sa de 1000 km. Dela gurile Dunării şi până la mare, Vistula poate fi o mare cale de comunicaţie pentru vase de 500 tone; totuşi fluviul e extraordinar de neglijat şi sălbatic, iar albia lui se întinde pe alocuri pe câţiva kilometri în lat. .De aici urmarea că, în vremea din urmă şi anume în anul 1934, transporturile de mărfuri, la Varşovia, au fost abia de 168.000 tone.

Nu trebue să dovedim ce foloase economice uriaşe şi diferite aduce amenajarea pentru trafic a unui fluviu atât de minunat cum e Vistula. Fireşte că, întrucâtva, cuvântul de ordine al zilei de azi e tendinţa ca producţia să fie cât mai eftină cu putinţă. Una din condiţiile principale e, în acest caz, crearea de căi fluviale pentru transporturi eftine în massă, care să învioreze traficul industrial şi comercial în regiunile întinse ale ţării.

PROBLEMA CANALULUI MĂRII NEGRE

In Republica veche, în vremuri de înflorire, nu ne era străină ideea expansiunii în direcţia Mării Negre. Această idee şi-a găsit la cursul veacurilor diferite expresiuni. Chestiunea Mării Negre, se lega aici de problema vastă a întregului Răsărit. Avantposturile vechi ale Republicei se întinseseră departe pe hotarele de Miază-zi, se hărţuiau cu Cazacii dela Nipru, se războiau cu hoardele tătarilor şi oştirile ameninţătoare ale turcilor, toate acestea sunt capitole din marea epopee a expansiunii politice a Republicii în direcţia mării Negre şi ale apărării hotarelor sale sud-estice.

După trasarea frontierelor statelor noui care înconjoară Polonia, în cursul anilor se manifestă mereu în diferite ţări tendinţa puternică a pătrunderii economice a ţărilor nordice spre regiunea Mediterană şi pe cale fluvială.

Nu vorbim aici despre Franţa, care are căi de comunicaţie pe apă, desvoltate în chip minunat şi care leagă Nordul de Sud, de altfel în limitele teritoriului său propriu. Dar, o deosebită atenţie merită lucrările întreprinse în Germania şi care au de scop legarea Rinului cu Dunărea, lângă Regensburg, prin canalizarea Mainului şi săparea unui canal artificial pentru vase de 1200 tone. In acest mod, se creiază o eşire spre Sud, spre Balcani, deci o legătură între marea Nordului cu cea Neagră.

De asemeni, e în curs altă legătură a Rinului cu Dunărea, dela Mannheim — prin canalizarea Neckarului — până la Ulm, tot pentru vase de 1200 tone. De aceea, va fi construită o ramură a canalului până la lacul Boden, care se leagă de proiectul realizat în urmă al canalizării Dunării de sus, dela Basel până la lacul Boden, atrăgând şi Elveţia în sfera comunicaţiei fluviale cu Germania.

Prin urmare, executarea acestor mari lucrări, care leagă Rinul cu Dunărea, urmăreşte evident un scop îndepărtat: are ţelurile economice şi politice ale expansiunii deosebite în direcţia ţărilor balcanice.

Ultimele proiecte ale căilor de comunicaţie pe apă din Cehoslovacia sunt de asemeni remarcabile.

Anume ,acolo sunt proiectate legături prin canaluri pentru vase de 1000 tone, dela Dunăre de lângă gura Moravei prin Przezov până la Elba lângă Pardubice, şi dela Przezov până la Oder lângă Bohumin. Deci şi în cazul acesta se vede clar scopul legării arterelor nordice de regimul sudic al Dunării, adică crearea unei cât mai comode şi mai eftine comunicaţii cu Balcanii.

Uniunea sovietică, prin executarea Dnieprostroiului, a deslegat problema navigaţiei pe marea cale a Niprului.

Prin urmare, spre Răsărit şi spre Apus de Polonia, se creiază artere fluviale uriaşe, legând mările şi ţările nordice cu regiunea mediteraneană şi, în deosebi, cu Balcanii. Aceste mari tendinţe economice şi politice ale ţărilor vecine ar echivala aproape cu eliminarea Poloniei dela partea apropiată în schimbul economic cu ţările Sudului, dacă Polonia n'ar crea în răstimp o comunicaţie comodă şi eftină cu eşire la marea sudică.

Problema unui canal care să unească Vistula de Nistru şi de Prut nu trebue privită numai din punct de vedere regional, referitor la partea sud-estică a Republicii, cu toate că şi din acest punct de vedere construirea unei asemenea căi de comunicaţie ar avea o importanţă deosebită. Transporturi eftine de cărbuni, petrol, lemn, articole manufacturate şi diferite materii prime şi produse în amândouă sensurile, ar influenţa cu siguranţă în chip binefăcător asupra accelerării pulsului vieţii economice a ţării întregi. Lucrările de executare ar fi dela început, pe întinderi însemnate, extraordinar de avantajoase, înviorând viaţa în regiunile învecinae. Totuşi, după părerea noastră, numai aceste argumente n'ar fi suficiente, ca în împrejurările de azi să poată motiva realizarea proiectului căii fluviale San-Nistru, luând în consideraţie cheltuelile însemnate ale executării ei.

Toată problema poate fi deslegată cu succes numai printr'o colaborare concomitentă şi armonioasă dintre Polonia şi România.

Detaliile, referitoare la calea de comunicaţie pe apă, care să lege Vistula de Marea Neagră, privesc pe specialişti. In acest loc, ne putem servi de proiectele şi calculele deja cunoscute. Calea Danzig-Vistula-San-Nistru-Marea Neagră, cu canalul San-Nistru în lungime de 70 km., ar avea 2140 km. O variantă a acestei căi, cu legarea printr'un canal a Nistrului cu Prutul, pe teritoriul polon şi mai departe pe Prut până la Dunăre, ar avea 1930 km. şi ar fi, deci, cea mai scurtă cale de comunicaţie pe apă dintre Baltica şi Marea Neagră prin teritoriul polon. Costul acestei căi, în Polonia, se ridică la circa 400 milioane zloţi.

Din cifrele şi faptele date mai sus, reese că opinia publică polonă crede că Vistula, ca arteră fluvială centrală, trebue să fie făcută întâi proprie pentru mare navigaţie. In timp ce acest gând îşi găseşte o recunoaştere tot mai largă, noi ne dăm seama de necesitatea şi importanţa unei artere sud-estice, cu deosebire pe Prut, până la Dunăre şi Marea Neagră.

Desvoltându-se raporturile cu România, Bulgaria şi Jugoslavia, se creiază azi un moment deosebit de important ca să ne gândim la o mare cale de comunicaţie pe apă spre ţările balcanice. Pe această cale se poate aştepta, între Polonia şi acele ţări, un schimb viu în domeniul minereurilor, al diferitelor materii prime şi articole manufacturate. Imediat după marea Neagră se găseşte marele ţinut Anatolia, care s'a transformat într'un ritm rapid într'un organism social, cu nevoi diferite. Tratatul de prietenie eternă, încheiat în anii din urmă cu acest stat, poate fi realizat cu adevărat, numai dacă între marea Neagră şi Polonia se va face o cale de comunicaţie comodă.

In toate ţările balcanice, Polonia se bucură azi de vii simpatii, dar sentimentele de prietenie reciprocă trebue să se reazime şi desvolte şi pe temelia schimbului de bunuri materiale.

Să ţinem minte că marea arteră fluvială, care va merge spre Sud, va fi în acelaş timp o coaliţie puternică pentru marea cauză a Gdyniei şi chestiunea Balticei.

O agendă a excursionistului cu barca în Germania.

(Wassersport 22—2.VI.1938).

„Cine face o excursie cu ramele, vede lumea din partea ei cea mai frumoasă".

Trebue să menţionăm că broşura *„Excursionistul pe fluviile germane şi escursioniştii cu corturi"*, apărută pentru a 11-a oară editată de amicii sportului canotabil german a desvoltat un interes deosebit pentru excursioniştii pe apă în general. (Pr. 1.50 R. M. — 60 lei *).

Această carte folositoare, şi de format agreabil este aproape idealul pentru planuri de călătorie, în special când încă nu se cunoaşte precis încotro anume vrei s'o iei. *In prima ei parte* se dă o privire generală completă asupra tuturor apelor navigabile ale Germaniei mari, de la marile fluvii până la micii afluenţi, dela lacuri până la coasta maritimă, cu toate datele asupra depărtării, obstacolelor, locuri pentru corturi, adăposturi pentru bărci, etc.

Pentru prima oară cartea cuprinde şi apele ţării Austriei, alipită la patria mamă. Numeroasele variaţiuni ale canalelor germane navigabile, care există pretutindeni, graţie construcţiilor uriaşe ale Führerului, sunt prevăzute până în cele mai noui schimbări.

Partea a doua a cărţei cuprinde date în special asupra apelor străinătăţei, formalităţi de graniţă, etc.

In 250 pagini sunt trecute toate din cele ce trebuesc neapărat cunoscute unui excursionist pe apă, la stabilirea planului unei călătorii.

Cartea nu trebue şi nu poate în nici un mod înlocui ghidurile speciale pentru fiecare din marile fluvii şi ţinuturile maritime.

Dar înainte de a ne adânci în ceia ce cuprinde cartea, găsim o grămadă de notiţe din care fie care poate scoate ceia ce îi trebue asupra ţinutului ce-l interesează mai mult.

O singură lipsă, dar mică, are cartea: pentrucă s'a ocupat exclusiv de excursiile de canotaj, graniţele de navigabilitate ale râurilor sunt indicate numai pentru bărcile cu motor sau vele şi nici decum pentru cele cu rame.

Sunt indicaţiuni că broşura ce va apare în anul viitor, va cuprinde şi datele necesare pentru excursiile cu rame, fapt prin care valoarea cărţei va fi mult mărită pentru escursioniştii pe ape.

Trad. de COL. GIUŞCĂ G.

„România eroică".

Revista *„România Eroică"*, de sub conducerea d-lui *Ioan Colfescu-Delaturda,* este la numărul 2 din al doilea an de existenţă.

Cu cât trece timpul, cu atât această publicaţie, eşită din cele mai dezinteresate şi înălţătoare preocupări de ordin public, cultural şi naţional, devine mai necesară.

Cu numărul 2, anul II continuă cu aceeaş vigoare, cu aceeaş inimă şi acelaşi suflet românesc lupta *pentru promovarea românismului şi regenerarea neamului,* având următorul bogat şi select cuprins: *„România Eroică" :* Restauraţie şi Eroism; *Dr. G. Făcăoaru :* Statul naţional şi minorităţile din România; *Canonic I. Georgescu :* Problema religioasă la Octavian Goga; *Ştefan Meteş :* „Eroii" în viaţa poporului român; *Ion Colfescu-Delaturda :* Ce vrea românul; *Ion I. Porumb :* Popas sufletesc... *Gh. Vraciu :* Trece vremea; *D-tru S. Chiţu :* Aspecte; *Ştefan Pascu:* Rolul lui Simion Bărnuţiu în pregătirea revoluţiei din Ardeal în anul 1848.

Cronici : Cărţi - Reviste - Ziare.

„Plaiuri săcelene".

Ultimul număr al revistei *„Plaiuri săcelene"*, pe care o face să apara, la Satu-Lung-Braşov, d. *Victor Tudoran,* a apărut recent cu un bogat material literar.

Spicuim din cuprins:

Gheorghe Şerbu : Gânduri bune; *Victor Tudoran :* Sonetul plaiurilor româneşti; *Plaiuri săcelene :* Episcopul Filotei; *Vlad Şeitan :* Viitorul Săcelelor II; *Tălmăcire :* din Goethe — Valeriu Calciu; *Victor Tudoran :* Din Ardeal prin Muntenia în Oltenia.

Cronica literară : *„Haiducii"* de Mihai Horodnic (Victor Ion Critu). *„Versuri"* de Aurel Marin (Vlad Şeitan). *Răbojul sprijinitorilor* şi *Pentru cititor* (Plaiuri Săcelene); *Cronica Săceleană :* Lista contribuitorilor la reînoirea bisericii şi şcoalei. Anul 1888: Document. Act de mulţumire; *Cronica măruntă.* Din lună în lună (Ion Păltănea). *Note literare :* „Mugurul" (v. ş.), Decoraţie, Un gest frumos, Pavare, Parc, Note, Abonaţii noştri; *Ecouri din presă despre :* „Plaiuri Săcelene", Cărţi, Reviste, Ziare.

Coperta : *Episcopul Filotei,* clişeu în zinc.

---

*) Handbuch für Wanderruderer und Kannfahrer, Wassersport Verlag Berlin, S. W. 68, Seydelstrasse 7).

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic 12.30 pl.	BRĂILA	sos. 7.30 zilnic
„ 13.30 sos.		pl. 6.30 „
„ 20.15 pl.	GALAŢI	sos. 4.00 „
„ 21.20 pl.	RENI	pl. 2.30 „
„ 22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl. 0.30 „
„ 0.40 pl.	TULCEA	pl. 22.15 „
„ 3.00 pl.	ISMAIL	pl. 19.15 „
„ 5.40 pl.	KILIA NOUA . . .	pl. 15.10 „
	CHILIA VECHE .	pl. 14.00 „
	PERIPRAVA . . .	pl. 12.30 „
„ 7.00 sos.	VALCOV	pl. 12.15 „

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

BANCOTESCU & NICOLAU Ssori S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREŞTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

■

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

■

OŢELURI SPECIALE „ALPINE“

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

■

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă şi joasă tensiune.

■

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

■

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

JOHNSTON LINE

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE“ din ANVERS și LIVERPOOL

1938

Plecarea dela ANVERS	Plecarea dela LIVERPOOL	Sosirea la CONSTANȚA	Sosirea la GALAȚI	Sosirea la BRĂILA
1 Februarie	9 Februarie	10 Martie	13 Martie	18 Martie
1 Martie	9 Martie	7 Aprilie	10 Aprilie	15 Aprilie
29 Martie	6 Aprilie	5 Mai	8 Mai	13 Mai
12 Aprilie	21 Aprilie	19 Mai	22 Mai	27 Mai
10 Mai	18 Mai	16 Iunie	19 Iunie	24 Iunie
7 Iunie	15 Iunie	14 Iulie	17 Iulie	22 Iulie
21 Iunie	29 Iunie	28 Iulie	31 Iulie	5 August
19 Iulie	27 Iulie	25 August	28 August	3 Septembrie
16 August	14 Septembrie	22 Septembrie	25 Septembrie	30 Septembrie
6 Septembrie	24 August	13 Octombrie	16 Octombrie	21 Octombrie
4 Octombrie	12 Octombrie	10 Noembrie	13 Noembrie	18 Noembrie
18 Octombrie	28 Octombrie	26 Noembrie	29 Noembrie	4 Decembrie

Aceste vapoare încarcă în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcțiunei liniei cât și pentru orice caz forțuit sau de forța majoră. ✱ Pentru orice informațiuni privitoare la navluri, prețuri „forfaitare“, etc. vă rugăm a vă adresa agenților noștri generali din România. S. A. R. WATSON & YOUELL, Agenție de vapoare

Centralei
GALAȚI
Str. Col. Boyle 21.
Telef. 2267. Interurb. 3.

Sucursalei
BUCUREȘTI
Str. Bărăției 2.
Telef. 3.68.20

Sucursalei
CONSTANȚA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 și 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Fața Portului
Telef. 2187

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.

„ASTRA - VAGOANE“

PRIMA FABRICĂ ROMÂNĂ DE VAGOANE ȘI MOTOARE S. A.
CAPITAL SOCIAL LEI 420.000.000 DEPLIN VĂRSAT

UZINELE LA ARAD

VAGOANE DE CĂLĂTORI, DE MARFĂ, cisterne, vagoane speciale, frigorifere, etc., vagoane de tramvai cu motor și remorci.

VAGOANE pentru căi ferate industriale, forestiere, miniere.

CAZANE DE ABURI de înaltă presiune supraîncălzitoare și preîncălzitoare, economizoare, curățitoare de apă, castele de apă.

ARCURI ȘI RESORTURI de orice fel.

CONSTRUCȚIUNI METALICE nituite și sudate.

REZERVOARE de orice mărime pentru petrol, benzină, apă, lichide inflamabile și rezervoare de fermentație.

BUTOAIE METALICE.

INSTALAȚIUNI pentru ardere de păcură și gaz. Piese forjate și piese de fontă de orice fel.

TURNĂTORIE de fontă și metal.

DIRECȚIUNEA GENERALĂ, BUCUREȘTI, 3. — STR. POVELNEI, 4
Adr. telegrafică: VAGONASTRA — Telefon 2.05/40

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

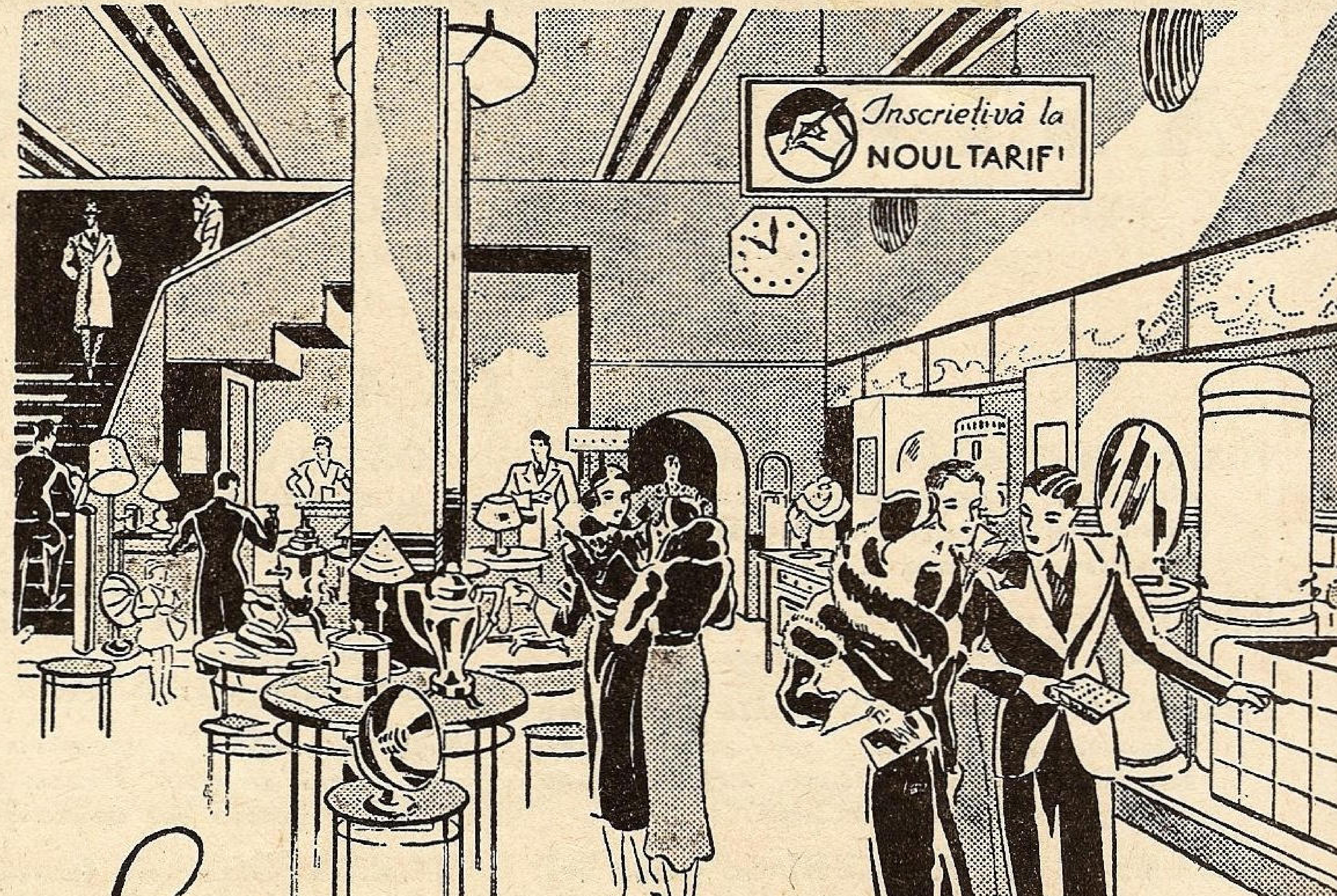
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL


Inscrieţi-vă la NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

DUNAREX
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
PENTRU EXPORTUL
PRODUSELOR AGRICOLE

CENTRALA:
BUCUREŞTI, Strada Bursei 2 a.
TELEFON: 5-58/43 — 5-58/44 — 5-58/45.

SUCURSALE:
BRĂILA: Strada Misitiilor, 34.
CONSTANŢA: Strada I. G. Cantacuzino, 22.

PENTRU CONSTRUCŢIA NOULUI VAS-ŞCOALĂ „MIRCEA"

mai este nevoie de 4.362.987 lei.

In cursul lunei Iulie s'a subscris suma totală de 17.158 lei de către urmatorii:

Gh. Andronescu-Ploeşti	5.000
Gh. Antonescu-Slatina	100
Prof. şi elevii gimnaz. industr. din Clejani-Vlaşca	189
Funcţionarii serv. contr. export din B. N. R.	3.000
Pers. consulatului din Alexandria	350
Pers. Div. II Financ. C. F. R. Galaţi	350
Prof. lic. de fete „Carmen Sylva"-Botoşani	240
„Aurora", fabr. de pălării-Ploeşti	200
Gimnaz. de fete din Oradea	136
Pers. staţiei c. f. r. Constanţa	200
Ing. I. Donciu-Gura Ocniţei (de la diverşi)	1.460
Gimnaz. comerc. fete-Ploeşti	24
J. Bibel, s. a. r. Ruschita	1.000
Şcoala normală de fete-Brăila	154
Carol Harasti-Dej	100
Lic. de fete „Unirea" Tg.-Mureş	600
Moşt. Friederich Putz. fabr. ţigle Hinova-Mehedinţi	400
Primăria oraşului Carei	1.000
Federala Buciumul Moldovei	300
Gimnaz. de fete din Baia-Mare	305
Primăria oraşului Guro Humorului	1.000
Dr. Simon Berberi-Bitolj-Jugoslavia	200
Colonel Demetrescu-Bucureşti	100
Petre P. Prenda-Bitolj-Jugoslavia	100
Personalul s. a. r. Oţelul Boehler-Arad	650
Total Lei . . .	17.158
Soldul anterior Lei	5.622.855
Total general Lei	5.640.013

Din care scadem 3.000 lei sumă subscrisă de primăria Focşani, de oarece din lipsă de fonduri a anulat-o din bugetul său. In consecinţă soldul subscierilor se reduce la 5.637.013 lei.

Redacţionale.

Nina. Inspiraţia nu vă lipseşte, dar mai încercaţi spre a vă perfecţiona versificaţia. Regretăm că nu vă putem satisface dorinţa de a vă corecta, lipsindu-ne complet talentul necesar.

O. Vulcănescu „Corabia" s'a scufundat ca o umbră obosită.

Lyrazi. S'au bucurat şi tatăl şi fiul de sentimente, dar forma exprimării lor nu prea i-a încântat.

BILETE DE VAPOR

PENTRU TOATE LINIILE DE NAVIGAŢE DIN EUROPA,
AMERICA, ASIA, AFRICA ŞI OCEANIA

◆◆

CROAŞIERE

IN MEDITERANA, FIORDURILE NORVEGIEI, AFRICA DE VEST, INDIILE OCCIDENTALE, AMERICA, INDIA, JAPONIA

◆◆

VOIAJE IN JURUL LUMII

ORICE BILETE DE CĂLĂTORIE ROMÂNE
ŞI INTERNAŢIONALE PENTRU TREN ŞI AVION

ORGANIZAŢIA NAŢIONALĂ ROMÂNĂ DE VOIAJ ŞI TURISM

EUROPA

CENTRALA: BUCUREŞTI, STR. DOAMNEI No. 1
AGENŢII IN TOATĂ ŢARA

BANCA ROMANEASCA

SOCIETATE ANONIMĂ
CAPITAL ŞI REZERVE LEI 500.000.000

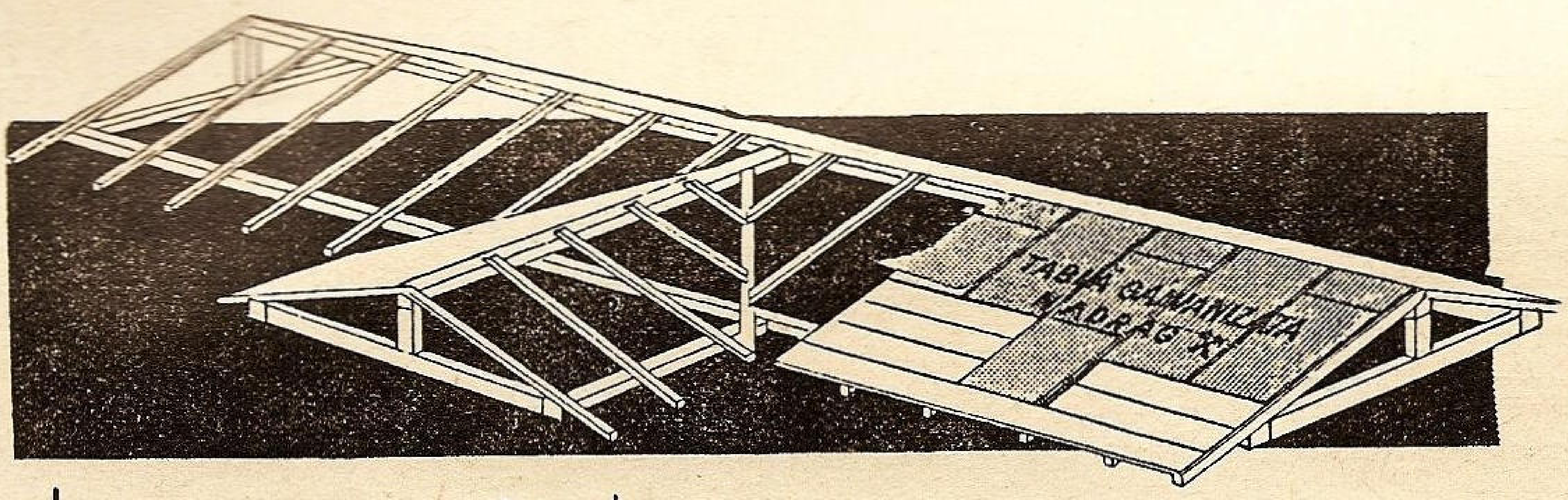
SEDIUL CENTRAL BUCUREŞTI
REGISTRUL SOCIETĂŢILOR BANCARE No. 43 DIN 29 OCTOMVRIE 1936

SUCURSALE:

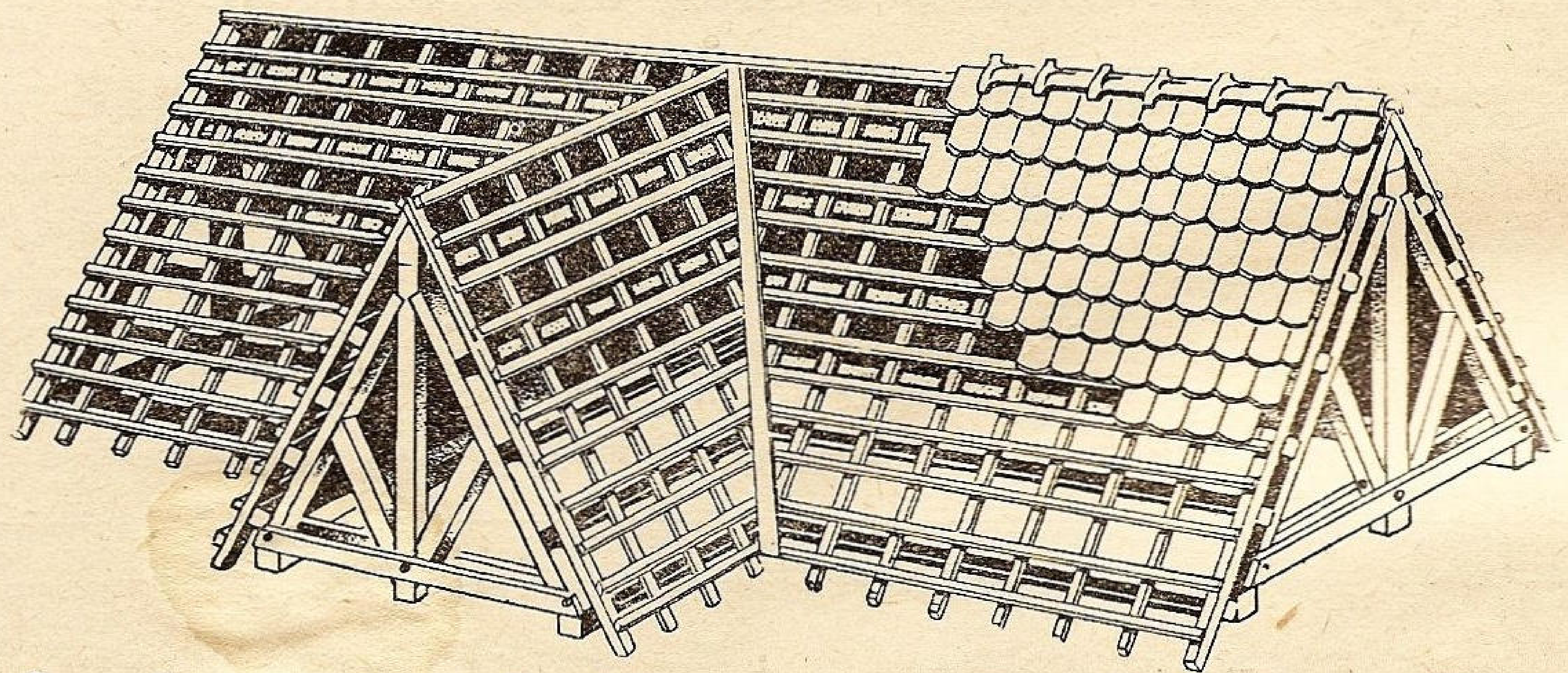
ARAD
BACĂU
BĂLŢI
BAZARGIC
BOTOŞANI
BRĂILA
BRAŞOV
CERNĂUŢI
CETATEA ALBĂ
CHIŞINĂU
CLUJ
CONSTANŢA
CRAIOVA
GALAŢI
IAŞI
ISMAIL
ORADEA
PIATRA=NEAMŢ
PLOEŞTI
SATU=MARE
SIBIU
TG.=MUREŞ
TIMIŞOARA
TIGHINA
TULCEA

AGENŢII:

BUCUREŞTI (OBOR) Şos. Mihai Bravu Nr. 1 :=: Adr. telegr.: „ROMÂNEASCA“
TOT FELUL DE OPERAŢIUNI CU BĂNCILE ŞI FIRMELE DIN ŢARĂ ŞI STRĂINĂTATE



La un acoperiș de *tablă galvanizată* necesitați numai *o treime din lemnărie...*



. .față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.
Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70—80% vă puteți da seama ce însemnează, o întrebuințare suplimentară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare).*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

Greutatea acoperișului de
de ȚIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Țiglă	53.850 „
Total ..	**82.650** kg.

Greutatea acoperișului de
TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175** kg.

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe

◆ ◆ **6 luni și pe un an.** ◆ ◆

CROASIERE
pe toate mările lumii
CALATORII
de studii și agrement

EXCURSIUNI
în țară și străinătate
CURE FORFETARE
în orice stațiune balneară

BILETE DE CALATORIE
române și internaționale
pentru tren, vapor și avion

EXCURSIUNI SĂPTĂMÂNALE la PARIS și ISTANBUL

LA TOATE AGENȚIILE DIN ȚARA ALE

ORGANIZAȚIEI NAȚIONALE ROMÂNE DE VOIAJ ȘI TURISM

EUROPA

CENTRALA: BUCUREȘTI, STR. DOAMNEI No. 1

AGENȚII IN CAPITALĂ:

Calea Victoriei No. 28, Tel. 4.27.25
Palatul Fundației Carol I, Tel. 3.80.83
România, Cal. Victoriei 94 Tel. 3.06.62
Const. Mille No. 7—11, Telet. 4.10.04
Helveția, Cal. Victoriei 18, Tel. 3.49.40
Express, Str. Lipscani 20, Tel. 4,56.38
România, Bd. Take Ionescu No. 1, Tel. 2 41.21

IZOLĂRI

TERMICE ȘI ACUSTICE LA INDUSTRII ȘI CONSTRUCȚII

FRAȚII WURM S. A. R.

BUCUREȘTI I. PIAȚA ROSETTI, 4

Rate mici,
prețuri scăzute!

Este momentul cel mai prielnic pentru oricine de a-și procura un aparat ARAGAZ în condițiunile EXCEPȚIONAL DE AVANTAJOASE ce se oferă ASTAZI.

Cu o neinsemnată cheltuială lunară, pe nesimțite, puteți cumpăra orice aparat ARAGAZ grație sistemului de vânzare în rate ARAGAZ.

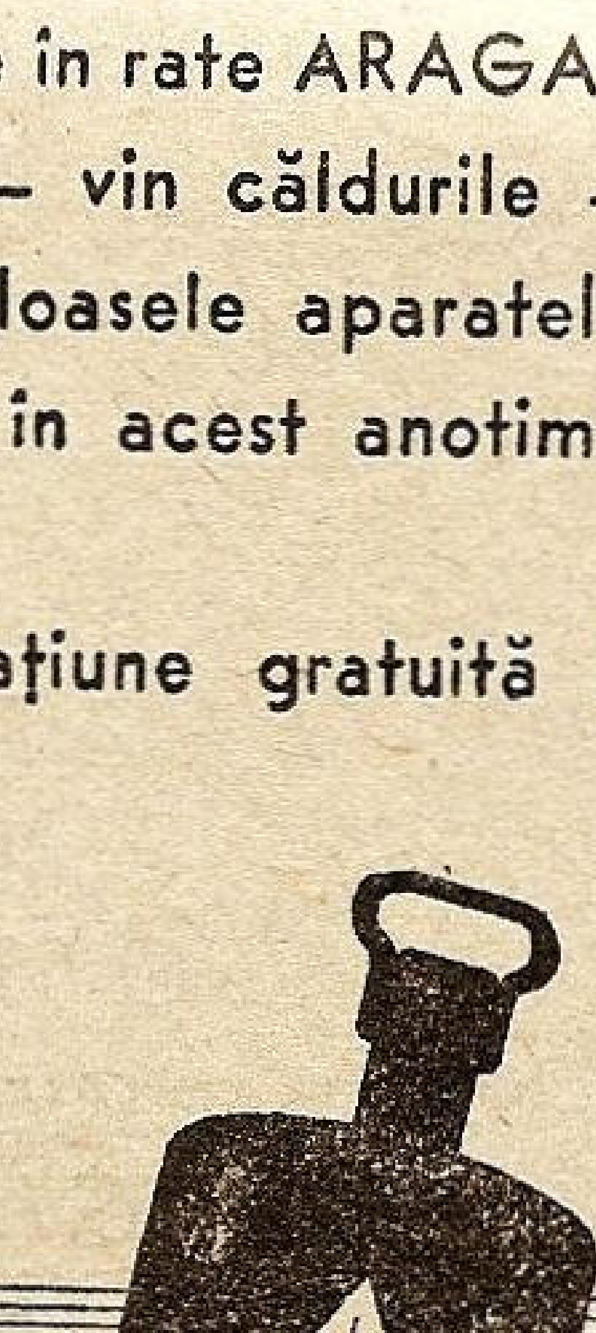
Suntem în pragul verei — vin căldurile — bucurați-vă ȘI DVS. de foloasele aparatelor ARAGAZ, care, mai ales în acest anotimp, sunt atât de prețuite

Cereți astăzi o demonstrațiune gratuită la

MAGAZINUL „SANITAS"
BD. I. C. BRĂTIANU 36
TELEFON 2-31.55
DEPOZITARI IN INTREAGA ȚARĂ

NICI O GOSPODĂRIE FĂRĂ

ARAGAZ



BANCA ARDELEANĂ

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

Sediul central: CLUJ,
Piața Unirii 32
Sediul sec.: BUCUREȘTI,
Str. Bursei, 2

SUCURSALE:

Arad, Brașov, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș, Timișoara.

*

CAPITAL SOCIAL: Lei 120.000.000
FONDURI DE REZERVĂ: Lei 32.500.000

*

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

PREȘEDINTE: **ANTON MOCSONYI DE FOEN**
fost Ministru, Mare Maestru de Vânătoare al Curții Regale

VICE-PREȘEDINȚI:
MIHAI POPOVICI
fost ministru al Finanțelor
PHILIPPE WEISS
Președintele Băncii Ungare Comerciale din Pesta

*

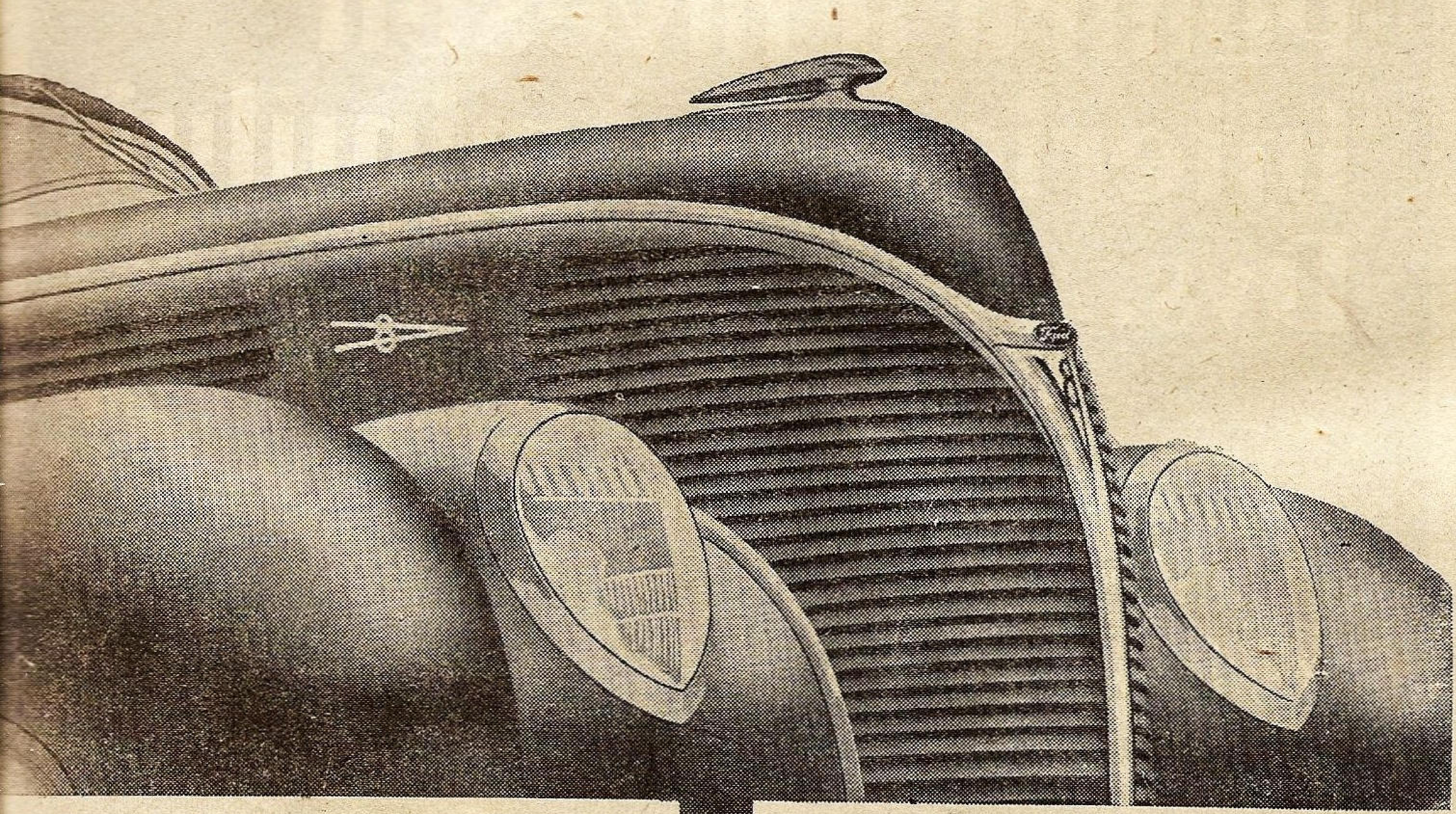
MEMBRII IN CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

CONTELE ADALBERT BETHLEN
moșier
DIMITRIE M. BURILLIANU
fost Guvernator al Băncii Naționale a României
DR. FRANCISC CHORIN
Președinte la Minele de Cărbuni Salgótarjan
OTTO CONRAD
Director executiv Banca Comercială Ungară
GHEORGHE DOMĂȘNEANU
General Pensionat
DR. ADALBERT DREXLER
Moșier

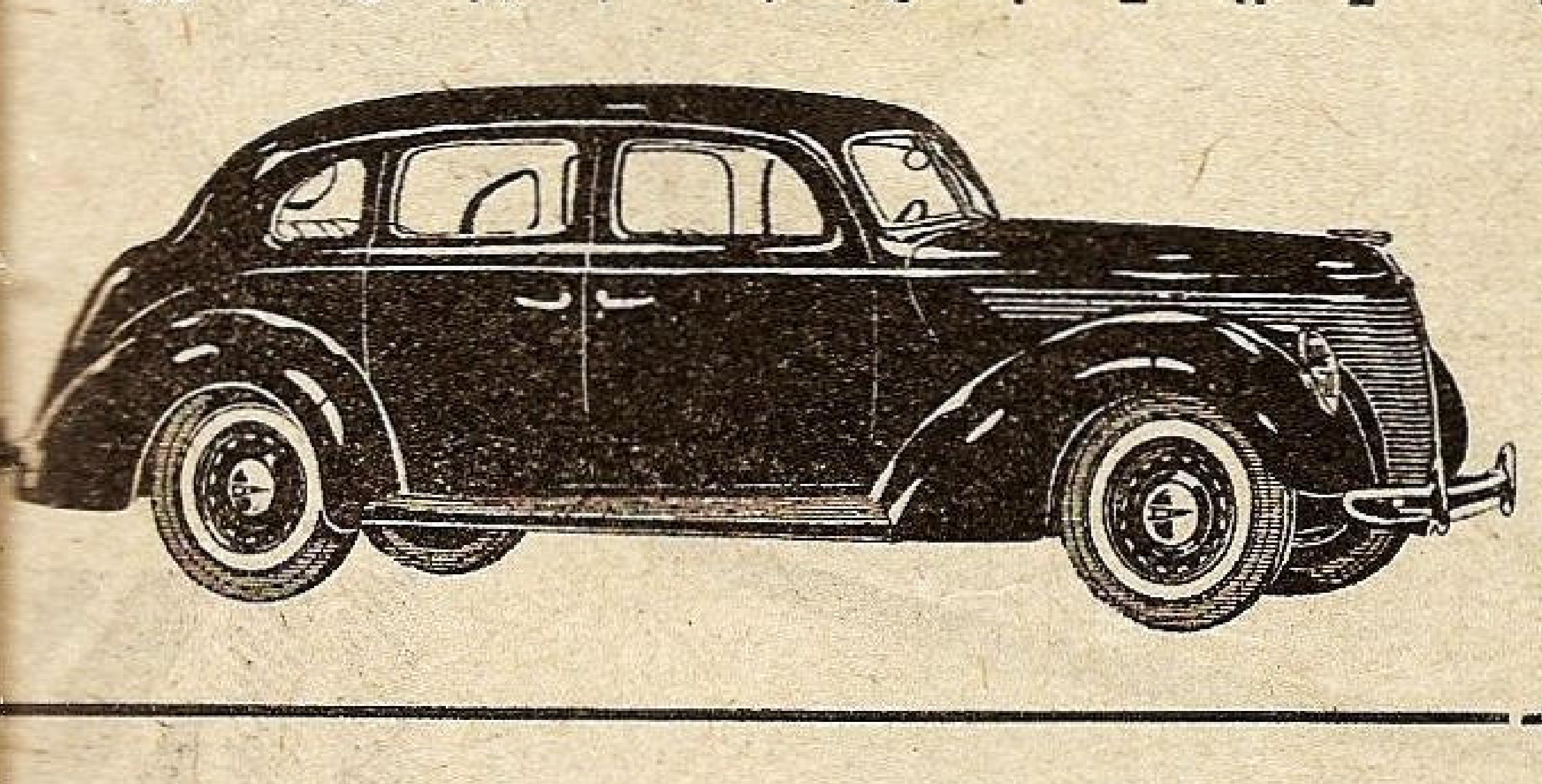
GRIGORE G. DUCA
fost Deputat, Moșier
BART. HARGITAY
Administrator Delegat
DR. JULIU JELEN
Moșier
CONTELE GAVRIL KENDEFFY
Moșier
ION M. MITILINEU
fost Ministru al Externelor
IOAN VASARHALVYI
Episcop Reformat al Ardealului

AL. ZĂNESCU
Avocat, mare industriaș

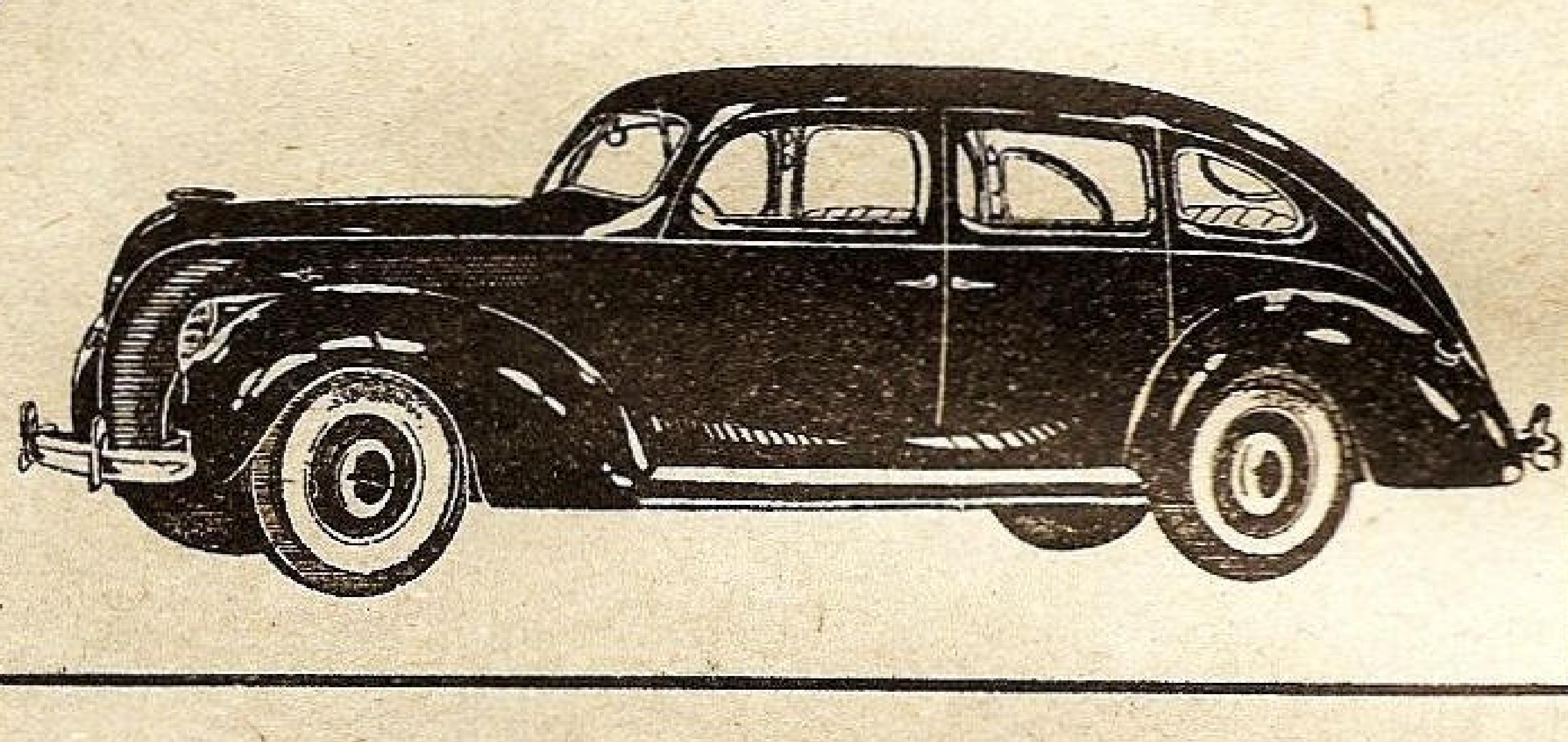
NOUL FORD 1938



FORD STANDARD
60 CAI PUTERE



FORD DE LUX
85 CAI PUTERE



ECE A CONSTRUIT FORD V-8 DOUA TIPURI DIFERITE?

trebarea este legitimă. Răspunsul este gic: preferinţa generală a publicului consacrat în mod definitiv superioritea motorului de 8 CILINDRI IN V ntru automobile.

r, pe când unii automobilişti caută onomia printr'un preţ de cumpărare ai mic şi o consumaţie mai redusă, ii preferă o prezentare luxoasă şi rformanţe senzaţionale.

ntru primii este destinat Ford V-8 60 CP. Pentru ceilalţi Ford. de lux motor V-8 de 85 CP va fi maşina ală.

otorul Ford V-8 de 85 CP a intrat al 7-lea an de existenţă — al 7-lea de succes şi este considerat cu drept cuvânt ca un prototip al randamentului. Motorul Ford V-8 de 60 CP a spulberat prin economia lui credinţa falsă că un număr mai mare de cilindri măreşte consumaţia de carburant.

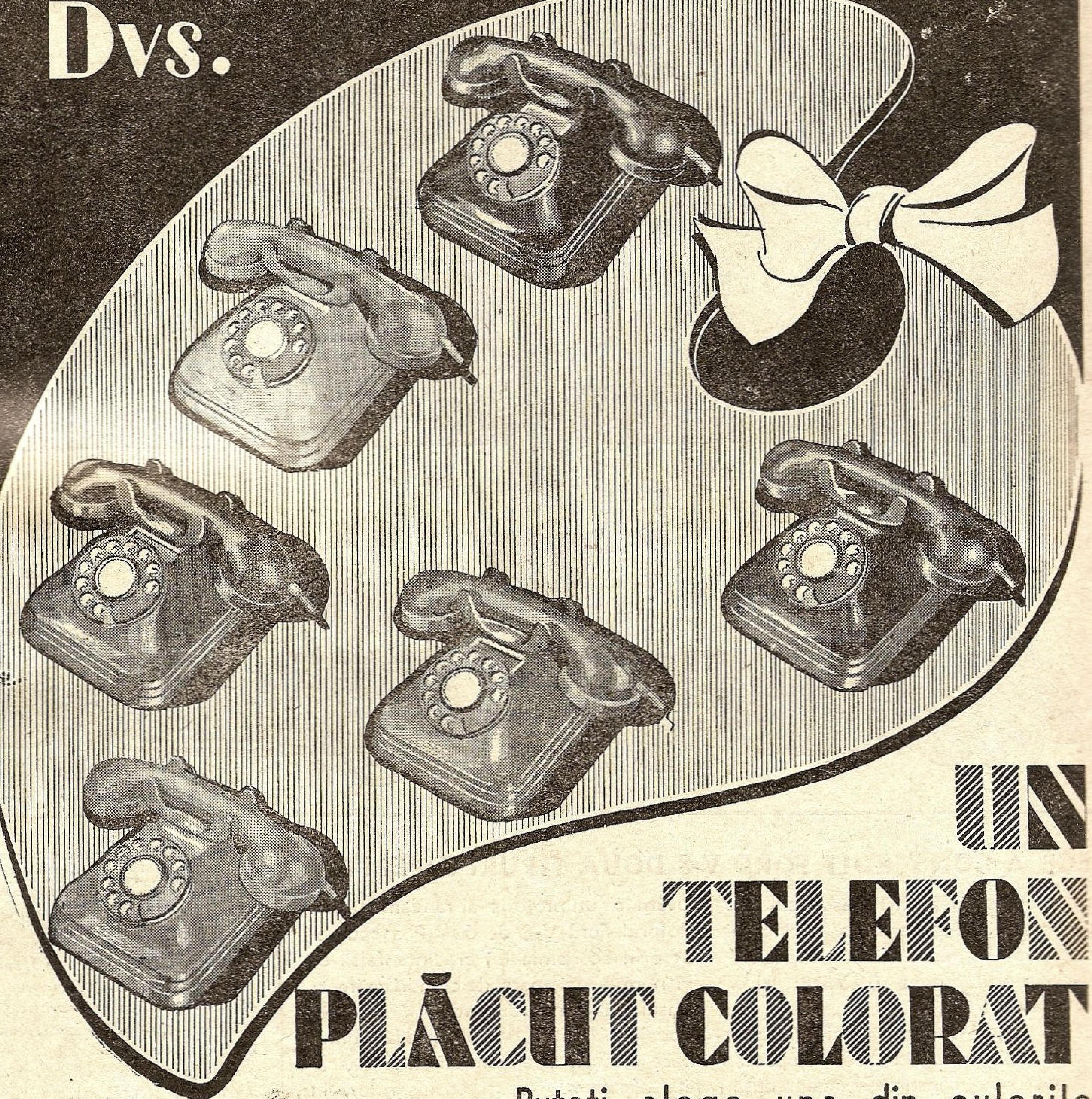
Modelele pentru 1938 posedă numeroase inovaţii şi ameliorări, atât mecanice cát şi în execuţia caroseriilor, în echipamentul de accesorii şi în întreaga prezentare exterioară.

Fie că vor căută economia motorului V-8 de 60 CP sau viteza şi reprizele fulgerătoare ale celui de 85 CP, azi mai mult ca oricând, automobiliştii au posibilitatea să găsească în Ford V-8 1938 o maşină de calitate superioară care va corespunde exact nevoilor lor.

CARACTERISTICILE noului FORD V-8 1938

Distanţa între axe 2,84 m. — Motor V-8 monobloc — Frâne noui cu dispozitiv de autoenergizare — Suspensiune gravicentrată — Caroserii în întregime din oţel, emailate în cuptor — Sticlă de siguranţă la toate geamurile — 2 ştergătoare de parbriz — Aprinzătoare de ţigări marcată C. A. M. — Vizoare de soare — 2 clacsoane prin vibraţie la modelele standard şi cu aer la modelele de lux — Cauciucuri, arcuri şi amortizoare ranforsate — Roţi de oţel cu cercuri cromate — Comanda farelor dela picior cu lumină de control pe tablou. Culori noui moderne.

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

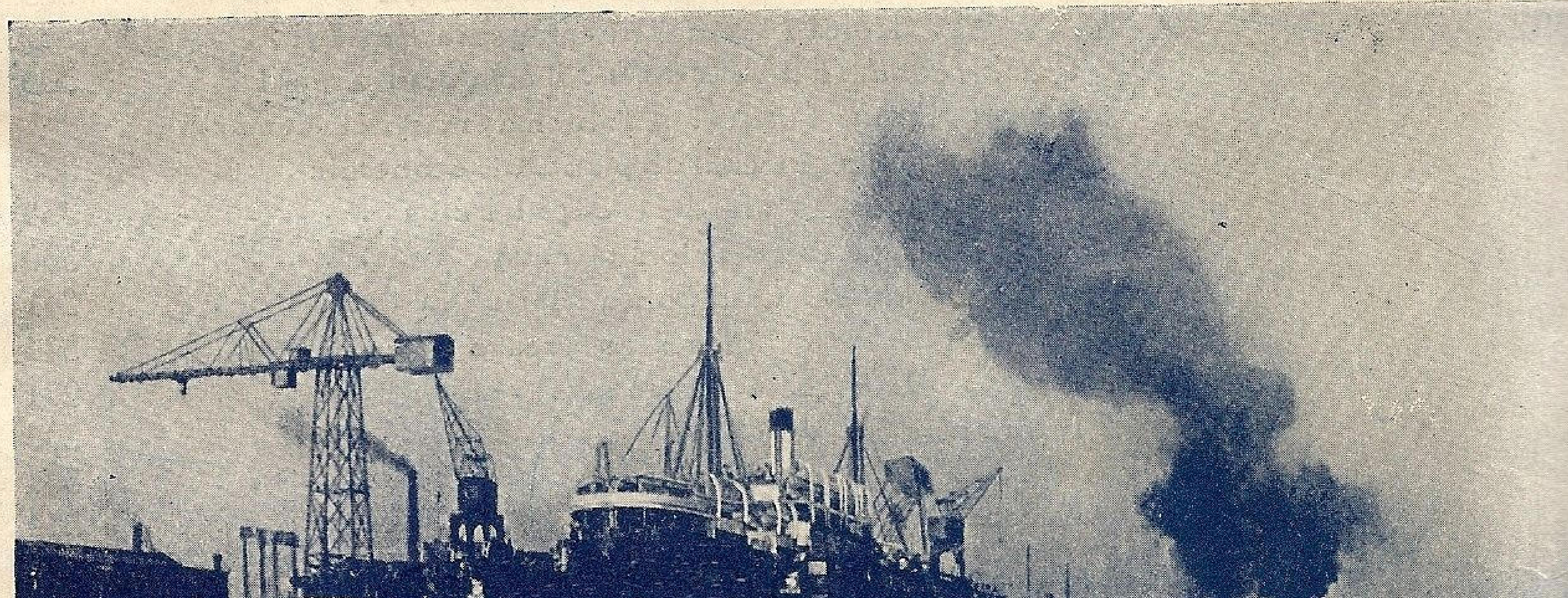
Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată **Lei 950**

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

MAREA NOASTRĂ

COLECȚIA
GEORGE I. STRATULAT



UN PORT MODERN NU POATE FI LIPSIT DE UN DOC PLUTITOR

Septembrie
1938

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă..."*

M. KOGĂLNICEANU

No. 9 — ANUL VII
SEPTEMBRIE 1938

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE
PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigație maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director: Comandor A. NEGULESCU — Secretar: CONSTANTIN TOMESCU

Numărul 9

Redacția și Administrația: SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada No. 7. — București, V. — Telefon 349/08.

Septemb. 1938

CUPRINSUL:

* * * O victorie națională . . . . „ 327

Prof. univ. N. Dașcovici: Un sfert de veac dela pacea balcanică din București . . . . „ 329

* * * Rolul Marinei în campania din 1913 . . „ 332

C-dor Dumitrescu Alexandru: Torpilorul Zmeul . „ 333

Avocat Virgil Vasiliu: Problema marinei comerciale în cadrul planului economic . . . „ 336

Z. N.: Lupta navală dela Capul Palos . . . . „ 338

Z. N.: Lupta între avion și navă . . . . . . „ 339

Dr. I. Claudian: Cu „Santa Maria" la drum . . . „ 341

Drăgușanu Dorina: Dacă aș avea o bărcuță . . . „ 344

* * * Din toată lumea . . . . „ 291

Informații din țară . . . . „ 296

„ din străinătate . . . . „ 304

Recenzii . . . . „ 314

Supliment rezervat membrilor: Conferința d-lui inginer insp. g-ral C. Mihalopol

---

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții	**Lei 800**
Pentru școli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării	**„ 150**
Pentru străinătate prețul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizației anuale de 280 lei (majori) și 140 lei (minori).

Plata articolelor:

Articole originale .	**250**	**lei pagina**
Compilări, recenzii	**150**	**„ „**
Traduceri	**100**	**„ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură față, iar desenurile executate separat, cu tuș negru.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.

PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.

HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30*: 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9*: 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.

Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.

D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei 10*.

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.

„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.

„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*, specialităţi 10% reţete preparate 20%.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.

FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5*; Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.

RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

H. AUSLENEDER *Regală 14*, 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smărdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.

A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere.

I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza*, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol* şi *Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRARIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.
Dr I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

S T I C L Ă R I I

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

F I E R A R I

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

T I P O G R A F I I

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

T U L C E A

MEDICI

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie Româneascu de J. Bart	„	25
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu	„	120
Cartea Marinarului Incepător de Lt. Ghezzo E. .	„	35
Marea de Ciocârdel Radu.	„	60
Cartea Apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din Mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular Nautic (în patru limbi) de Nostromo .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	20
Datorii Uitate — roman de Jean Bart	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„	10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Trofee pentru şapcă	„	200
Insigna	„	60
„ juniori	„	25

BILETE DE VAPOR

PENTRU TOATE LINIILE DE NAVIGAȚE DIN EUROPA,
AMERICA, ASIA, AFRICA ȘI OCEANIA

◆◆

CROAȘIERE

IN MEDITERANA, FIORDURILE NORVEGIEI, AFRICA DE
VEST, INDIILE OCCIDENTALE, AMERICA, INDIA, JAPONIA

◆◆

VOIAJE IN JURUL LUMII

ORICE BILETE DE CĂLĂTORIE ROMÂNE
ȘI INTERNAȚIONALE PENTRU TREN ȘI AVION

ORGANIZAȚIA NAȚIONALĂ ROMÂNĂ DE VOIAJ ȘI TURISM

EUROPA

CENTRALA: BUCUREȘTI, STR. DOAMNEI No. 1
AGENȚII IN TOATĂ ȚARA

BANCA ROMANEASCA

SOCIETATE ANONIMĂ
CAPITAL ȘI REZERVE LEI 500.000.000

SEDIUL CENTRAL BUCUREȘTI
REGISTRUL SOCIETĂȚILOR BANCARE No. 43 DIN 29 OCTOMVRIE 1936

SUCURSALE:

ARAD
BACĂU
BĂLȚI
BAZARGIC
BOTOȘANI
BRĂILA
BRAȘOV
CERNĂUȚI
CETATEA ALBĂ
CHIȘINĂU
CLUJ
CONSTANȚA
CRAIOVA
GALAȚI
IAȘI
ISMAIL
ORADEA
PIATRA-NEAMȚ
PLOEȘTI
SATU-MARE
SIBIU
TG.-MUREȘ
TIMIȘOARA
TIGHINA
TULCEA

AGENȚII:

BUCUREȘTI (OBOR) Șos. Mihai Bravu Nr. 1 :=: Adr. telegr.: „ROMÂNEASCA“
TOT FELUL DE OPERAȚIUNI CU BĂNCILE ȘI FIRMELE DIN ȚARĂ ȘI STRĂINĂTATE

O victorie națională

Modificarea statutului Comisiunei Europene Danubiene.

In fiecare an Ziua Marinei aduce câte o bucurie în lumea marinărească, fie prin cuvintele de îmbărbătare pentru viitor, cu care M. S. Regele, Augustul nostru Președinte, onorează serbările, fie prin realizările ce se inaugurează.

Dacă în numărul trecut s'a arătat care ar fi fost programul de la Galați și Constanța, amânarea serbărilor din cauza doliului național a făcut ca în intervalul de la 15 August la 8 Septembrie să se înregistreze un nou eveniment cu adevărat istoric.

D-l Ministru Contzescu, Delegatul României în C. E. D.

Cine a urmărit coloanele revistei noastre a avut ocazia să citească articolele scrise în privința regimului anacronic dela gurile Dunărei, unde, deși stăpâni teritoriali de fapt, se prelungea un provizorat care atingea atât prestigiul țării cât și buna ei desvoltare economică, pe baza unor tratate și convenții încheiate înainte de independența noastră.

C. E. D. a luat ființă după războiul din Crimeea, prin tratatul de pace de **la Paris (1856)**, când Rusia era socotită ca un pericol european și fusese îndepărtată de la gurile Dunărei. Comisia avea caracter provizor și după 2 ani trebuia să lase locul unei comisiuni riverane.

Din cauza Austriei, care visa supremația, monopolul Dunărei, acea comisiune nu a putut lua ființă, iar din cauza Rusiei, a cărei poftă pentru orient creștea necontenit, provizoratul s'a menținut, fiindcă „nimic mai definitiv decât un provizorat", mai ales după congresul de la Berlin, când Rusia se apropie din nou de gurile Dunărei.

In 1856, când gurile Dunărei erau sub Turci, rostul Comisiunei era îndreptățit. Pe de o parte Rusia amenința să lase să împotmolească gurile, pentru ca nici un vas să nu mai poată intra pe Dunăre, porturile Galați și Brăila să fie condamnate, iar Odesa să devie unicul debușeu chiar pentru țara noastră. Pe de alta marele interes al țărilor occidentale, în special Anglia, pentru care țările noastre erau unicile grânare, Canada și Australia neajungând la o producție care să le înlocuiască, cum s'a întâmplat în ultimul timp .

Nu se poate nega foloasele aduse pe vremuri de C. E. D. După independența României și mai ales după războiul de întregire, nesocotirea sistematică a autorității noastre teritoriale dădea loc la nesfârșite conflicte de atribuții între autoritățile noastre și cele ale Comisiunii.

Deși în țara noastră, Comisiunea totuși avea dreptul să facă legi, să judece și să execute, — alcătuire excepțională și unică pe glob. A trebuit sforțarea și tactul reprezentanților noștri în comisiune, în special a d-lui ministru *Contzescu,* ca să reușească, dacă nu altceva, dar ca în posturile de încredere să se numească români.

Grație tot abilității patriotice a domniei-sale și a actualului guvern, în speță D-l *Petrescu Comnen,* ministrul nostru de externe, s'a reușit în fine ca, în fața primejdiei ce ne amenința odată cu alipirea Austriei la Germania, să se schimbe statutul Comisiunei Europene, recunoscându-se astfel drepturile noastre teritoriale.

Redăm cuvântarea de deschidere a D-lui ministru Comnen spre a vedea importanța actului semnat la Sinaia :

In numele Guvernului Majestății Sale, am onoare să urez Excelențelor Voastre cel mai cordial bun venit.

In acelaș timp vă rog să fiți pe lângă Guvernele D-voastre interpreții sentimentelor noastre de recunoștință pentru că ați binevoit să răspundeți la apelul nostru.

Spiritul de dreptate și înțelegere de care a dat dovadă Guvernele D-voastre, — în această împrejurare de o netăgăduită importanță pentru noi, — au îngăduit ca această conferință să se poată întruni.

Nu mai puțin vie este mulțumirea Guvernului Regal față de atitudinea tot atât de plină de solicitudine și în-

țelegere adoptată de Guvernul Regal și Imperial Italian pentru dreptele noastre revendicări.

Poporul român știe să-și reamintească de acei cari în împrejurări istorice i-au arătat interes și simpatie. Își va reaminti.

Nu tocmai Excelențelor Voastre le voi împărtăși lucruri noui în legătură cu regimul Dunării Maritime.

Departe de mine gândul de a evoca greutățile technice, financiare, administrative și altele pe cari Comisiunea Europeană le-a cunoscut, mai ales după război.

In clipa aceasta nu voi să-mi reamintesc de cât de serviciile reale pe care acest organism internațional le-a adus nu numai țării mele dar și liberei circulații a mărfurilor internaționale pe valea Dunării.

România își va reaminti totdeauna cu recunoștință de opera îndeplinită de Comisiunea Europeană care, în decurs de mai mult de trei sferturi de veac și în epoca cea mai grea a renașterii ei, i-a asigurat desvoltarea economică la adăpost de aprigele lupte de influențe cari se dau între unii dintre vecinii săi.

Inspirându-se dela o experiență aproape seculară Guvernul Regal s'a gândit, — contrariu de ceiace unii pot încă să mai gândească, — că în împrejurările actuale este în interesul său, precum și în interesul comun și acela al navigației libere pe această cale măreață a bătrânei noastre Dunăre, să nu ceară desființarea acestei Instituții Internaționale, ci să se mulțumească numai cu adaptarea ei la nevoile actuale, precum și la concepțiile contimporane ale dreptului și dreptății.

Socotesc de prisos a mai reaminti toate chestiunile cari au fost ani îndelungați obiectul controverselor între Guvernul Român, susținut de unanimitatea opiniei publice și C. E. D.

Fricțiunile acestea erau uneori atât de încordate încât nu erau de natură să creieze o atmosferă prielnică unei colaborări internaționale normale.

Ele izvorau din starea de drept anacronică a cărei modificare o cerem astăzi.

Dacă privilegii de felul celor de cari C. E. D. s'a bucurat până azi, privilegii decurgând din dreptul capitulațiilor, se puteau oarecum explica, fără a se putea totdeauna îndreptăți, în epoca în care Principatele Române erau încă supuse suzeranității Imperiului Otoman, — el însuși supus regimului capitulațiunilor, — e uimitor să se constate că după 57 de ani dela proclamarea independenții României, — și atunci când vechea putere suzerană s'a eliberat de orice servitudine capitulară, — România să rămână singura țară din Europa supusă regimului țărilor numite pe vremuri „în afară de creștinătate".

Dreptatea cea mai elementară, — ce spun, dreptul comun al țărilor civilizate din Europa, — impune ca această stare de lucruri să înceteze.

Intr'adevăr, nu suntem noi membri ai acelei Instituții care se numește Societatea Națiunilor? Și pactul acestei Instituții n'a proclamat el însuși principiul democratic al egalității membrilor ei?

Urmele dreptului capitular din 1856 constitue un anacronism dureros, pe care conștiința unui popor de 20 milioane de locuitori, mândru de instituțiile și de tradițiile sale cari îi asigură un loc de cinste printre țările civilizate ale lumii, — nu-l mai poate tolera.

Dreptatea aceasta, reclamată de trei generații succesive, formează o parte din moștenirea noastră. O datorăm memoriei înaintașilor noștri cari au cerut-o neîncetat; o datorăm onoarei noastre, conștiinței noastre naționale.

Pentru a modifica condițiile de inferioritate ce ni s'au creat am fi putut recurge la mijloace mai comode și să radiem — ad nutum aceste ipoteci cari apasă greu patriotismul nostru național.

Respectuos față de legalitățile internaționale, Guvernul Regal a ales calea legală. El a ținut ca modificările pe care dorește să le aducă regimului actual al C. E. D. să fie obținute prin consimțământul mutual al celor cari au acest drept.

El speră că i se va face dreptate.

Prezența D-voastră aci, Domnilor, ea singură arată că, alegând această cale, Guvernul meu nu s'a înșelat.

Dați-mi voie să vă adresez de astă dată nu numai mulțumirile noastre, dar și felicitările noastre, fiindcă atitudinea adoptată de Guvernele D-voastră nu fac decât să dovedească, încă odată, cât de înaltă este concepția lor de dreptate.

Aducând contribuția D-voastră la această operă de restituire și de redresare, nu veți servi numai dreptele revendicări ale unui popor amic, veți servi Dreptul însuși; mai mult: Pacea, pentrucă rezultatul lucrărilor D-voastră va întări în conștiința popoarelor credința în principiul că dreptatea poate să fie realizată și fără violență".

Cari sunt punctele câștigate?

1. Până acum toate infracțiunile, — procesele de daune *se judecau de Comisiune*, în urma actelor dresate tot de ea, iar amenzile se încasau în folosul ei. De acum înainte actele se vor dresa de autoritățile românești și judecata se va face de instanțele noastre. Autoritatea exclusivă a Căpitanului de Port și Inspectoratului C.E.D., trece asupra Căpitanului și Insp. român

II. *Navigația și poliția* ei trece asupra autorităților statului român, așa ca în tot lungul Dunării, dela Baziaș la Galați.

III. Statul român va aplica *regulamentul de navigație*, agenții C. E. D. ne mai având nici un drept.

IV. *Pilotajul*, care era deținut aproape obligator de străini, cu rare excepții românești, trece asupra statului român, cu un procent de 60% români.

V. *Lucrările technice* vor fi executate de noi, în cadrul P. C. A.-ului, după planurile inginerilor noștri, cari bineînțeles vor lucra în vederea intereselor noastre, cu competința pe care nimeni nu le-o poate contesta.

VI. *Taxele* se încasează tot de P. C. A. care bineînțeles vor fi întocmite astfel ca să nu mai însemne o povară pe care o plătea producătorul sau importatorul, respectiv consumatorul român.

VII. *Serviciul sanitar* trece la guvernul român.

VIII. *Bunurile mobile* și imobile, nave, drăgi, devin românești.

Intr'un cuvânt Comisia Europeană rămâne doar ca un organ diplomatic, după normele internaționale iar autoritatea efectivă o preia, de drept și de fapt, statul român, pe teritoriul căreia curge Dunărea, între maluri românești.

Nu putem încheia acest articol fără a reda și declarațiile domnului Ministru de Externe:

„Trebue să mărturisesc că în primul rând această izbândă se datorește în bună parte vechiului și bunului meu prieten, d. ministru Contzescu, *care de 20 de ani urmărește cu tenacitate modificarea statutului Dunării de Jos.*

Sunt mulțumit că d-sa a fost acela care a semnat acest act, pentru statul român.

Tot odată adresez expresiunea sincerei mele gratitudini membrilor comisiei române, d-lor ministru Crețeanu, *prof.* Dașcovici, *ing.* Mihalopol, *ing.* Vardala, *contra amiral* Păiș, Petrica, Combiescu, *lt.-col.* Iliescu *dela M. S. M.,* Pencovici, Russi *și* Metta, *precum și la tot personalul inferior — modest — adresez mulțumirile gu-*

vernului şi ale mele personale.
Au binemeritat dela Patrie".

Cinste celor care au *„binemeritat dela Patrie"*; cinste domnului Ministru Petrescu Comnen, care a dus tratativele; cinste guvernului Majestăţii Sale, sub care, printre alte multe realizări de aşezământ românesc, a încununat suzeranitatea noastră la Dunăre „cheia mântuirii noastre" cu una din cele mai frumoase perle.

*

Liga navală cu acest prilej a trimes domnilor miniştri Comnen şi Contzescu următoarele telegrame:

Domnului Ministru Comnen,
Bled, Jugoslavia

Interpret al Ligei Navale Române rog respectuos primiţi felicitările tuturor marinarilor noştri, rezultatul îmbucurător şi demn la care aţi ajuns, ridicând prestigiul ţării şi sporind foloasele ce vor decurge din modificările aduse Comisiunei Europene.

Vice preşedinte,
Amiral COANDĂ

Domnului Ministru Contzescu,
Beograd, Jugoslavia

In numele Ligii Navale Române, vă felicităm împreună cu colaboratorii Dv. pentru marele succes obţinut la Sinaia.

Vice preşedinte,
Amiral COANDĂ

La ele s'au primit următoarele răspunsuri:

Amiral Coandă — Liga Navală Română — Bucureşti.
Călduroase mulţumiri.

COMNEN

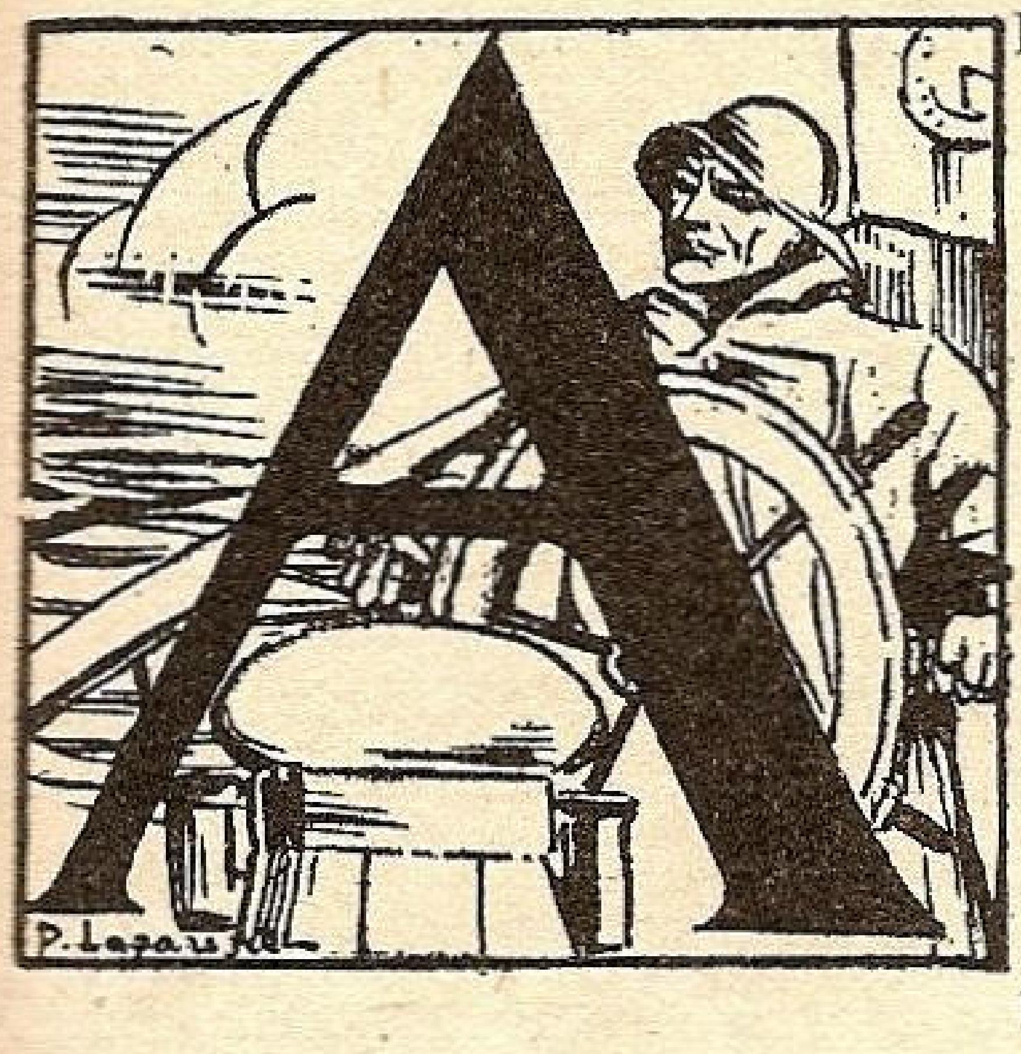
Amiral Coandă Vice-Preşedintele Ligii Navale Române — Bucureşti.

Mulţumesc membrilor Ligii Navale Române şi stimatului nostru Vice-Preşedinte pentru felicitările adresate. Amabilitatea lor şi aprecierea amicală a rezultatului pe care îl urmărim, răbdător dar cu tenacitatea convingerilor şi speranţelor profunde, sporeşte fericirea mea de a-l fi realizat, servind astfel ţara, Regele şi guvernul.

CONTZESCU

UN SFERT DE VEAC
DELA PACEA BALCANICĂ DIN BUCUREŞTI

de Profesor Universitar N. DAŞCOVICI



ANIVERSĂRILE sunt prilejuri de amintire şi de reculegere în viaţa indivizilor, ca şi în viaţa popoarelor, — indiferent dacă e vorba de întâmplări bune sau rele din trecut. Sărbătorirea unei fericite întâmplări din trecut poate fi un prilej de bucurie, după cum aniversarea unei date triste poate deveni un mijloc de reculegere şi de îmboldire a energiei naţionale.

In privinţa aceasta, vecinii şi prietenii noştri, iugoslavii, prin însuşirea unei tradiţii din mica Serbie de odinioară, au consfinţit drept cea mai însemnată zi de sărbătoare naţională — corespunzătoare lui 10 Mai al nostru — aniversarea tragicei bătălii dela Cosova când strămoşii lor, alături de ceilalţi aliaţi creştini, au suferit groaznica înfrângere din 1389 în lupta cu Turcii sultanului Bajazed I.

Astfel, amintirea unei zile de tragedie naţională, a devenit un imbold statornic şi o veşnică rechemare la trista realitate a vieţii internaţionale, care impune popoarelor datoria de veghe permanentă şi de prevedere spre a-şi feri viitorul de nenorocirile trecutului.

La 10 August, a. c. s'au împlinit 25 de ani dela iscălirea păcii balcanice dela Bucureşti prin care se punea capăt războiului isbucnit între cei trei foşti aliaţi (Bulgaria, Serbia şi Grecia), în lupta lor de liberare naţională contra Turciei, după ce duşmanul comun fusese învins şi când tovarăşii nu se înţelegeau la împărţeala teritoriilor dobândite prin forţa armelor. Revista L. N. R. *Marea Noastră* a voit să sublinieze această dată însemnată din istoria diplomatică — politică a României moderne.

* * *

O foarte scurtă amintire a evenimentelor care au premers isbucnirea celor două războaie balcanice, mi se pare necesară pentru înţelegerea faptelor petrecute.

Revoluţia jună turcă din vara lui 1908 slăbise rezistenţa Turciei şi dăduse Austro-Ungariei prilejul să declare anexarea pură şi simplă a Bosniei şi Herţegovinei, cele două provincii dobândite spre administrare în virtutea tratatului dela Berlin din 1878. In aceiaşi zi (5/X) cu declaraţia austro-ungară de anexiune şi, prin urmare, de modificare unilaterală a tratatului de Berlin, Bulgaria îşi proclama independenţa faţă de Turcia, — gest repetat de Muntenegru, câteva zile mai târziu, şi care însemnau nesocotiri ale rânduelilor dela Berlin.

Primejdia războiului balcanic, ivită în asemenea înprejurări, a fost până la urmă înlăturată, dar faptele împlinite şi-au primit recunoaşterea fie din partea marilor puteri faţă de Austro-Ungaria, puternic susţinută de Germania fie din partea Turciei faţă de Bulgaria şi Muntenegru.

Compensaţia dată Franţei prin recunoaşterea dreptului de protectorat marocan, i-a adus Italiei, în această împrejurare de politică internaţională, consimţământul Franţei şi al Spaniei, precum şi al Rusiei (pe urma apropierii italo-ruse în vestita întrevedere dela Racconigi din 23/X/1909) la campania pentru cucerirea Tripolitaniei şi a Cirenaicei. Se ştie că această cucerire a fost recunoscută prin tratatul de pace dela Lausanne-Ouchy din 18/X/1912 care a pus capăt războiului italo-turc.

Toate evenimentele au fost strâns legate între ele şi, când nu s'au produs în acelaş timp, au urmat unele după altele, ca într'o legătură dela cauză la efect.

* * *

Alianţa celor patru State balcanice, Muntenegru, Serbia, Grecia şi Bulgaria, precum şi războiul comun pornit împotriva Turciei la 1/X/1912, prin focul deschis de regele Nichita al Muntenegrului, nu erau decât o înlănţuire de evenimente politice, în sforţarea tuturor, de a schimba starea de lucruri din Balcani, consfinţită la congresul din Berlin, prin foloase trase mai ales pe socoteala Turciei.

In tot cursul acestor evenimente, poziţia României, membră în sistemul Triplei Alianţe şi prietena Turciei, a fost deosebit de grea, mai ales dacă avem în vedere şi interesul siguranţei noastre pe graniţa dobrogeană, care fusese nesocotit în lucrările pentru delimitare hotărâte la Berlin şi desăvârşite, apoi, pe teren împotriva noastră.

Documentele diplomatice despre acţiunea noastră în răstimpul acestor evenimente (Septembrie 1912 — August 1913) publicate în „Cartea Verde" aruncă o lumină interesantă şi plină de învăţăminte despre directivele politicii externe ale României moderne.

Raportul din 20 Septembrie — 1 Octombrie 1912 al ministrului nostru de afaceri străine, Titu Maiorescu, către Regele Carol I, lămureşte aproape dintru început directiva României.

In loc să primească propunerea ministrului de externe al Turciei, Noradunghian, de a anunţa că România n'ar rămâne nepăsătoare în cazul când s'ar turbura pacea şi *statu quo* din Balcani, Maiorescu a ţinut să se ştie că „noi suntem hotărâţi, pentru moment, să păstrăm neutralitatea".

Acelaş răspuns l'a dat şi ministrul Bulgariei, Kalinkoff, care căutase să ştie, dinainte, ce avea de gând România în cazul când ar fi isbucnit un conflict armat cu Turcia, conflict în care Bulgaria „ar avea să apere drepturile conaţionalilor săi" şi făcuse, se pare, o aluzie la svonurile despre o convenţie militară turco-română. Maiorescu raporta, mai departe, Regelui Carol, în privinţa aceasta: i-am răspuns (lui Kalinkof) că „svonurile nu sunt întemeiate, că România nu poate uita că ea însăşi şi-a câştigat independenţa în lupta contra Turcilor şi că, prin urmare, dacă Bulgarii, Sârbii şi Grecii, creştini ortodocşi ca şi noi, vor să lupte pentru îmbunătăţirea soartei conaţionalilor lor de sub stăpânirea turcească, România va păstra o strictă neutralitate, întrucât nu va fi vorba de schimbări teritoriale".

Rezerva aceasta în privinţa neutralităţii româneşti dacă „nu va va fi vorba de schimbări teritoriale" în Balcani, făcută la 13 şi 19 Septembrie, deci înainte de isbucnirea războiului, s'a repetat şi după pornirea ostilităţilor, la data de 16 Octombrie, precum a raportat Maiorescu Regelui Carol că, la recepţia din acea zi, i-a răspuns ministrului Bulgariei: „în limitele tratatului dela Berlin neutralitatea României este firească. Dacă se vor produce, însă, schimbări teritoriale în Balcani, România va avea să-şi spună cuvântul".

Intr'un alt raport către Regele Carol dela 27/X, Maiorescu arată cum decursese convorbirea lui cu ministrul rus, Şebeko, care se interesase de relaţiile româno-bulgare. Maiorescu lămureşte astfel poziţia noastră, pentru respectarea tratatului dela Berlin în partea lui teritorială balcanică: „Odată ce se înlătură, cu desăvârşire, prevederile tratatului dela Berlin, se înlătură şi legitimarea fruntariei noastre dobrogene, impusă prin acel tratat, şi o nouă regulare devine necesară. Noi am dori ca această regulare să se facă prin bună înţelegere între Bulgaria şi România şi aşteptăm chiar ca iniţiativa unei asemenea înţelegeri să pornească din partea Bulgariei, dela care a pornit şi războiul împotriva Turciei. Din consideraţie pentru Regele Ferdinand al Bulgariei, voim să evităm orice presiune streină în această privinţă. In chip amical şi confidenţial, însă, pot spune că rectificarea hotarului nostru dela Sudul Dobrogei trebue să cuprindă o linie dela Turtucaia la Marea Neagră, dincoace de Varna. Acelaş lucru îl voi spune şi ministrului austro-ungar, prinţului de Fürstenberg".

Grija lui Maiorescu de a salva imponderabilul moral în atitudinea faţă de aliaţii creştini balcanici cari luptau contra Turciei, nu s'a desminţit nici o clipă, în tot cursul evenimentelor, şi împotriva sugestiilor şi chiar a imboldurilor din opinia noastră publică, mai puţin stăpânită de rezerve prevăzătoare, ca toate opiniile publice de altfel.

Imi amintesc personal, cu emoţie, de o convorbire pe care am avut-o cu Titu Maiorescu, în cabinetul lui ministerial dela Externe tocmai în dimineaţa zilei când ziarul *Universul* publicase în pag. I, un articol fulgerător pentru intervenţia armată contra Bulgariei, iscălit de profesorul de economie politică, N. Basilescu, fost decan al facultăţii de drept din Bucureşti şi care a încetat din viaţă la începutul a. c. Mă sbăteam tocmai să plec în streinătate pentru continuarea studiilor, iar Maiorescu, care mă cunoscuse un an ca student la facultatea de litere, unde n'am mai continuat, examina, cu bunăvoinţa lui caracteristică faţă de cei tineri, putinţa de a-mi uşura plecarea din ţară. Venind vorba şi despre evenimentele curente, Maiorescu mi-a spus aproape textual, pe cât mă ajută memoria, în legătură şi cu articolul din acea zi al prof. Basilescu:

— „Lumea vorbeşte cu prea mare uşurinţă despre război fiindcă nu ştie ce este. Eu care am simţit ce înseamnă războiul în tinereţea mea, pe vremea războiului austro-german, am rămas de atunci adversarul lui hotărât. Şi, apoi, nu trebue să pierdem din vedere că Bulgarii fac un război pentru liberarea fraţilor lor de sub stăpânirea turcească. Va veni o zi când şi noi vom avea de făcut războiul nostru de liberare naţională, dar la Nord. Iată ceea ce nu trebue să uităm o singură clipă şi iată, pentru ce, nu le putem sări Bulgarilor în spate".

*

Pe măsură ce s'au desvoltat evenimentele războinice din Balcani, atitudinea României de neutralitate vigilentă, pentru salvgardarea propriilor interese, s'a accentuat.

De unde la început, războiul părea limitat la impunerea reformelor necesare în Turcia, dar fără schimbări teritoriale fiindcă marile puteri se declaraseră pentru păstrarea vechiului *statu quo* balcanic, aşa cum fusese stabilit prin tratatul dela Berlin, — pe urmă, treptat cu victoriile aliaţilor creştini împotriva Turcilor, şi-a făcut loc formula „Balcanii ai balcanicilor".

Aceasta însemna neamestecul marilor puteri în lupta dintre Statele balcanice şi lăsarea lor să se descurce între ele, cum vor şti mai bine, în interesul pacificării balcanice, dar şi al păcii generale. O formă de „neintervenţie" din partea marilor puteri, care, de teamă ca să nu deschidă chiar între ele probleme delicate în stare să deslănţue un uriaş conflict, preferau să părăsească formula iniţială de menţinere a statului teritorial balcanic.

Armele aliaţilor creştini răsturnaseră acest statut în dauna Turciei, contrar tuturor aşteptărilor, iar rămânerea marilor puteri la prima lor formulă de *statu quo* ar fi cerut o intervenţie chiar militară, spre a-i sili pe aliaţii balcanici să părăsească teritoriile, cucerite după lupte sângeroase, spre a le readuce sub stăpânirea Turcilor. O asemenea ipoteză constituia, fără îndoială, o imposibilitate morală, care ne lămureşte de ce formula „Balcanii ai Balcanicilor" a luat, îndată după biruinţa armatelor creştine, locul formulei de *statu quo* balcanic.

Pentru România, schimbarea statutului teritorial însemna dreptul de a-şi spune cuvântul la regulamentul final, aşa cum îşi rezervase atitudinea de neutralitate condiţională din primul moment, guvernul dela Bucureşti.

Inlăturarea tratatului dela Berlin: 1) turbura echilibrul politic din Balcani, 2) lipsea de justificare graniţa dobrogeană, care ne fusese impusă la 1878, şi în sfârşit 3) punea în joc soarta viitoare a elementului românesc din teritoriile balcanice ale Turciei.

De aceea, nota circulară a lui T. Maiorescu către guvernele streine din 5/18/II/1913, explica atitudinea României şi pomenia despre „primul pas oficial" făcut chiar de Bulgaria, prin glasul lui Daneff, la 26/XI/1912, când deschisese cel dintâi vorba despre recunoaşterea drepturilor Macedo-Românilor şi despre rectificarea graniţei noastre dobrogene.

*

Spaţiul nu ne îngădue să intrăm în amănunte privitoare la desbaterea mai largă ce s'a urmat în privinţa „pretenţiilor" sau a „compensaţiilor" pe care România le-a cerut în schimbul neutralităţii sale. Şi nici să vorbim mai mult despre peripeţiile mediaţiunii marilor puteri în conflictul romăno-bulgar, pe chestia delimitării noi a graniţei dobrogene, prin hotărârea conferinţei ambasadorilor dela Petersburg.

După hotărârea dela Petersburg, Take Ionescu rostise un discurs la Caracal şi lăudase „succesul" României în chestia Silistrei. I. Brătianu, şeful partidului liberal, aflat în opoziţie, care nu se arăta deloc încântat de acţiunea guvernului, socoti că România „pierduse trenul" într'un discurs violent rostit la Senat, pentru a primi riposta lui Maiorescu că trenul României „va sosi". Răspuns care însemna că nu sosise încă momentul potrivit pentru acţiunea hotărâtoare a României, — adevăr verificat prin cursul evenimentelor următoare.

Şi în pregătirea diplomatică şi de opinie publică internaţională a acestui moment, Titu Maiorescu a ţinut, tot timpul, un limbaj categoric favorabil păcii şi a urmărit mai presus de orice scopul să limiteze în Balcani conflictul sângeros care se desfăşura.

Solicitat de guvernele unora dintre aliaţii balcanici să se lege printr'un angajament categoric, la o intervenţie eventuală împotriva Bulgariei, Maiorescu a refuzat cu hotărâre s'o facă, precum se vede din raportul către regele Carol I din 6/19 Aprilie 1913.

De oarece un conflict între aliaţii balcanici era lesne de prevăzut, din pricina certei la împărţeala prăzii, Maiorescu spunea în raportul către suveran: „Până ce amândouă guvernele nu vor rupe pe faţă alianţa cu Bulgaria şi nu va isbucni un conflict efectiv între ele, este totdeauna de temut ca tratările pentru o alianţă cu noi să slujească la înduplecarea Bulgariei spre concesiunile cerute de Sârbi şi de Greci şi la o cimentare, din nou, a vechei lor alianţe în dauna României. Noi nu putem interveni decât în momentul isbucnirii conflictului armat între ele şi atunci se cuvine să avem mâna liberă pentru a impune pacea".

Această idee de „impunere" a păcii în Balcani, acest rol frumos de pacificator al peninsulei frământată de nesfârşite conflicte şi de repetate vărsări de sânge, pe care trebuia să-l joace România în concepţia lui Maiorescu, se vădeşte din numeroase note şi instrucţii, care porneau dela Bucureşti diferiţilor noştri reprezentanţi diplomatici în streinătate.

Astfel, la 11/24 Iunie 1913 Maiorescu telegrafiază ministrului român la Sofia: „Să ştiţi pentru dv. că în ziua când războiul va isbucni între Serbia şi Bulgaria, România va mobiliza şi va intra în acţiune".

Două zile mai târziu, avertismentul la adresa Bulgariei se preciza, căci Maiorescu telegrafia din nou, ministrului român la Sofia: „Aţi comunicat depeşa No. 588? Dacă nu, comunicaţi imediat sfârşitul depeşei declarând guvernului bulgar că dacă războiul izbucneşte, România intră în acţiune. Răspundeţi de rezultat".

Consecventă atitudinei adoptată în favoarea păcii, România se văzu nevoită să mobilizeze la 20 Iunie st. v. din pricina agresiunii bulgare împotriva foştilor aliaţi. Telegrama circulară a lui Maiorescu către toate legaţiunile României spunea: „Prin nota din 23 Mai/5 Iunie am făcut cunoscut puterilor că dacă războiul ar isbucni între aliaţii balcanici, România s'ar vedea silită să iasă din rezerva păstrată până în acest moment. Cum Bulgaria se află, astăzi, în stare de război cu Grecia şi Serbia, Majestatea Sa Regele a ordonat mobilizarea armatei române. Vă rog aduceţi acest fapt la cunoştinţa guvernului pe lângă care sunteţi acreditat".

Bulgaria, în faţa mobilizării româneşti, a încercat o manevră de ultimă oră, la 5/VII, oferind rectificarea de frontieră pe linia Turtucaia-Balcic, sub condiţia ca să păstrăm mai departe neutralitatea în noul conflict armat care isbucnise. Dar guvernul român a respins oferta spunând: „Cât priveşte cererea Bulgariei ca armata română să-şi întrerupă mersul şi să se retragă pe malul stâng al Dunării; ea nu poate fi luată în seamă fiindcă România a înaintat, cu armata ei, tocmai pentru a grăbi încheerea păcii între toţi beligeranţii".

Graţie intervenţiei româneşti, armistiţiul cerut de Bulgari a fost acordat de duşmanii lor după telegrama Regelui Carol trimeasă suveranilor Greciei, Serbiei şi Muntenegrului, la cererea expresă a regelui Bulgariei.

In ziua de 17/30 Iulie 1913 conferinţa de pace balcanică s'a deschis la Bucureşti, sub preşedinţia lui Titu Maiorescu. Alegerea capitalei noastre ca loc pentru tratativele de pace a împăcatt toate rivalităţile dintre beligeranţi şi a satisfăcut susceptibilităţile marilor puteri. In decurs de numai zece zile, lucrările pentru restabilirea păcii între foştii aliaţi şi stabilirea noilor graniţe dintre ei erau isprăvite, graţie acţiunii fulgerător de rapidă a României, cât şi prestigiului, care până la urmă încoronase intervenţia noastră dezinteresată şi pacificatoare.

*

Pentru întâia oară dela congresul de Berlin, Statele mici din peninsula balcanică îşi lichidau conflictele dintre ele, fără amestecul marilor juteri, făcând dovada maturităţii lor politice, graţie atitudinei hotărâte şi prevăzătoare, adoptată dela început de România.

Formula „Balcanii ai Balcanicilor" folosită la început, în cursul primei crize balcanice, mai curând ca o manevră a unui grup de mari puteri împotriva grupului opus (Tripla Inţelegere contra Triplei Alianţe), devenise acum o realitate prin pacea dela Bucureşti, graţie intervenţiei chibzuite a României.

Un moment, cei mari deprinşi să se amestece, mereu, în treburile celor mici, fiind surprinşi de evenimente, şi-au pus întrebarea dacă modificarea unora din prevederile fundamentale ale tratatului de Berlin, privitoare la peninsula balcanică, putea să fie îngăduită fără controlul şi aprobarea lor prealabilă. De aceea, s'a vorbit câtva timp, în marile cancelarii europene, despre nevoia de verificare a celor stabilite prin tratatul de pace dela Bucureşti, dar curând, apoi, s'a renunţat la această idee.

Pacea dela Bucureşti, prezidată de România, a rămas în picioare şi, astfel, pentru întâia oară în istoria Europei răsăritene, micile popoare şi-au regulat singure soarta.

E drept că marele război a isbucnit prea curând şi opera păcii dela Bucureşti n'a avut parte de verificarea în continuare a vremurilor de pace. Dar ideea centrală a păcii dela Bucureşti a renăscut, după marele război, sub forma Inţelegerii balcanice şi popoarele din această parte a europii răsăritene au făcut dovada cuminţeniei şi a maturităţilor politice.

* * *

Astăzi, când sărbătorim împlinirea unui sfert de veac dela pacea balcanică dela Bucureşti, prezidată de România, se cuvenea să ne amintim de acţiunea diplomatică desfăşurată cu succes, în împrejurări destul de grele la început, precum şi de numele bărbaţilor cari au contribuit la sporirea prestigiului României în politica internaţională. De altfel, marile puteri europene au ţinut să-şi arate aprecierea lor la adresa României şi a conducătorului ei, Regele Carol, prin gestul simbolic al celor două bastoane de mareşal ai armatelor germană şi rusă, pe care Suveranul nostru de atunci le-a primit din partea Kaiserului Wilhelm I şi a Ţarului Nicolae.

Când, însă, după acest succes netăgăduit în politica externă, frământările de politică internă au scos la iveală problema celor două mari reforme, agrară şi electorală, prin scrisoarea lui I. Brătianu, Titu Maiorescu s'a retras grăbit dela putere spre a înlesni Capului Statului hotărârile cele mai potrivite, în deplină libertate.

Despărţirea dintre înţeleptul rege Carol I şi primul Lui sfetnic, Titu Maiorescu, a fost cât se poate de mişcătoare, prin aprecierile regale dintr'o parte, iar din cealaltă prin discreţia ţinutei şi devotamentul de a servi interesului public, în afară de orice socoteli personale sau de partid.

Reamintirea paginelor frumoase din trecutul nostru mai depărtat sau mai apropiat poate fi oricând folositoare spre a ne rechema la realităţile imediate cu simţul redeşteptat al veşniciei intereselor obşteşti.

N. DAŞCOVICI

BIBLIOGRAFIE. — Câteva lucrări recomandate: *Cartea Verde*, traducerea textelor diplomatice române, Bucureşti 1913; *Le traité de paix de Bucarest*, protocoalele conferinţei de pace în editura ministerului nostru de afaceri streine; Daşcovici N., *Principiul naţionalităţilor şi Societatea Naţiunilor*, Bucureşti 1922; Gheşov Iv., *L'Alliance Balkanique*, Paris 1915; Melik E., *Cartea Verde şi dreptul internaţional*, Iaşi 1914; C. Xeni, *Take Ionescu*, Bucureşti 1932.

ROLUL MARINEI în campania din 1913

Cu prilejul comemorărei a 25 ani dela alipirea Cadrilaterului Liga Navală intenţiona ca acest număr să fie închinat evanimentului pomenit. Deşi s'a anunţat un premiu de 3000 lei, sporit apoi la 5000, pentru o lucrare în care să se arate rolul jucat de marina noastră în această campanie, nu s'a primit nimic. Singur d. Profesor Daşcovici, *cu toate multiplele sale ocupaţiuni a binevoit să se obosească cu articolul precedent, pentru care-i mulţumim cu recunoştinţă.*

In lipsă de alte articole, ne mărginim a publica Ordinul de zi al dat de d. Amiral Eustaţiu, *Comandantul marinei pe atunci, care rezumă activitatea marinei noastre.*

ORDIN DE ZI Nr. 86

Marinari, Ofiţeri, Subofiţeri şi soldaţi.

Acum la demobilizare arăt prin acest ordin de zi satisfacţiunea şi mulţumirea mea întregului personal marinăresc — activi, completaşi şi rezervă — pentru bunele servicii aduse ţării în operaţiunile ce au revenit marinei militare.

Cu toţi aţi alergat la prima chemare pentru a vă face datoria.

Marina încă dela încordarea relaţiunilor şi-a trimis unităţile sale bine echipate şi complect armate în zonele hotărîte operaţiunilor militare.

Pe Dunăre, dela Sulina la Severin şi la Mare, pe litoralul nostru, au fost ocupate şi organizate punctele principale de pază, de sprijin, de transport şi de atac.

Ordinul Comandantului de Căpetenie pentru Marina Militară prevedea: trecerea pe vase a unui corp de armată şi a unei Divizii de cavalerie la Bechet;

Concursul de dat pontonierilor pentru întinderea podului militar la Corabia; ocrotirea executării podului şi acoperirea trecerii armatei pe pod.

Intinderea podului pe şlepuri la T. Măgurele; manevrarea materialului la întinderea şi construcţia lui.

Paza permanentă pe apă a acestui pod.

Serviciul de siguranţă între cele două poduri; regiunea Măgurele-Corabia, paza podului Cerna-Vodă—Feteşti şi susţinerea marşului înainte al trupelor ce vor opera în regiunea Silistra-Rusciuc.

De toate aceste servicii însemnate v'aţi achitat în modul cel mai desăvârşit.

La Bechet-Rahova transbordarea s'a făcut în scurtul timp de 4 zile în condiţiunile cele mai bune, fără cel mai mic accident.

Acest greu serviciu s'a executat de Locot. Comandor Munteanu, Comandantul Transporturilor, care a pus toată activitatea şi priceperea în efectuarea lui.

La Corabia, se cunosc serviciile efective ce au adus cei o mie marinari rezervişti ai noştri, care au fost remarcaţi şi lăudaţi de însuşi Inspectoratul General al Geniului şi de toţi câţi au avut ocazia de a-i vedea la lucru; iar la Măgurele-Nicopole, unde din vreme a fost adunat materialul necesar, s'a întins acel solid şi minunat pod admirat şi de străini.

Trebue să menţionez aci stăruinţa şi energia de toată lauda a Şefului Statmajorului Marinei — Comandor Spiropol, care cu toată opunerea şi protestările Directiunii Căilor de Comunicaţie a făcut să se adune din porturi pontoanele cu schelele lor şi şlepurile ce au servit la întinderea acestui pod atât de necesar armatei de operaţiuni.

Intinderea acestui pod s'a făcut, în ceiace priveşte partea marinărească, după indicaţiunile şi sub conducerea Şefului Statmajorului Marinei, iar podeala s'a aşezat de către pontonierii armatei de uscat.

La Rahova, la Măgura şi Nicopole, marinarii companiilor de debarcare de la unităţile mobile (monitoare şi vedete) au pus cei dintâi piciorul pe pământul vrăjmaşului.

La Rahova, compania de debarcare a ocupat pichetele şi cazarma unde s'a predat o companie de infanterie bulgară, iar cunoscutul marinar voluntar Dumitru Negruţi, care cu vorba şi fapta a îmbărbătat pe marinarii noştri a pus pe cel dintâi drapelul naţional, scoborând pe cel bulgar.

In timpul operaţiunilor armatei de uscat, marina a efectuat servicii însemnate de tot felul cum: îmbarcarea pe bacuri a materialului Căilor Ferate; locomotive şi vagoane şi transportarea lor de la Măgurele la Samoviţ.

Efectuarea grelelor şi multiplelor transporturi ale etapelor.

Aprovizionarea armatei pe râul Vidului, etc.

Aceste din urmă servicii au fost conduse cu multă chibzuinţă de către Sub Şeful Statmajorului Marinei, Căpitan Comandor Pantazi, ajutat de către Locot. de rezervă Nestor Gheorghe, Căpitanul Portului Samoviţ.

Transporturile de holerici şi purtători de vibrioni, în care marinari noştri, bravând orice pericol, erau în mijlocul acestor suferinzi.

Se cuvine o menţiune specială Medicului Locotenent S. Duca Gheorghe, care a fost însărcinat cu acest delicat şi periculos serviciu şi de care s'a achitat în modul cel mai conştiincios şi uman.

Transporturile de prizonieri bulgari şi turci, cum şi executarea atâtor călători de zi şi noapte, a persoanelor oficiale în susul şi josul Dunării.

Organizarea Apărării Punctului Naval Sulina şi a Regiunii Podului Cerna-Vodă—Feteşti.

Prin însemnătatea forţei marinei noastre am impus inamicului scufundarea forţei sale fluviale şi dezarmarea vaselor de la mare într'un port neutru.

Astfel dela început am rămas stăpâni pe Dunăre, ceiace a permis întreprinderea în linişte a tot soiul de operaţiuni.

Gruparea forţelor marinei, astfel cum este prevăzută în regulamentul legii de organizare, a permis ca funcţionarea unităţilor că se facă potrivit necesităţilor şi fiecare unitate, sub comanda şefilor direcţi, să execute ordinele ce li se dădeau direct de la Cartierul General al Marinei, prin staţiunile T. F. S. mobile şi fixe.

Nouile Căpitănii de porturi, ocupate de ofiţeri de marină, Silistra, Turtucaia, Balcic, Nicopole, Samoviţ, au adus, împreună cu cele din porturile noastre, puse direct sub ordinele marinei, servicii însemnate armatei.

Semnalez organizarea vasului spital al marinei, o nouă formaţie sanitară necunoscută încă la noi şi care după cum se ştie a adus cele mai bune servicii nu numai marinei ci şi armatei de uscat.

S'a remarcat admirabila instalaţie şi aprovizionare cu tot felu de instrumente şi material farmaceutic, de către toate autorităţile şi persoanele oficiale care l-au vizitat,—şi chiar de M. S. Regele.

Se cuvine toată lauda Medicului Şef al Marinei, Colonel Ciomac, Medicului Maior Costea şi Farmacistului Maior Tanovici, care sau ocupat în special de organizarea şi instalaţiunea acestei noui formaţiuni sanitare.

Părţile sedentare: Comandamentul, Depozitele Generale şi Arsenalul şi-au îndeplinit cu mult zel însărcinările lor.

La întoarcerea armatei de pe pământul Bulgariei, asemenea a luat o parte activă la transbordare şi transportul ei pe apă şi la desfacerea podurilor militare.

Iată pe scurt întreaga activitate a marinei militare în aceste două luni de mobilizare, de concentrare şi operaţiuni.

Dacă la această activitate se adaogă că pe tot acest timp întregul personal al marinei a fost perfect sănătos, ferit de orice boli, deducem că şefii Unităţilor marinei, pe lângă zelul şi priceperea ce a pus în îndeplinirea cu sfinţenie a îndatoririlor, au avut şi o deosebită grije de bunul trai al subalternilor lor.

Astăzi când ne reluăm viaţa normală — timp de pace — adresez tuturor mulţumirile mele cele mai vii pentru modul cum fiecare şi-a făcut datoria.

Mulţumesc în special Şefului Statmajorului Marinei pentru concursul luminat ce mi-a dat, în toate împrejurile şi pentru devotamentul şi iscusinţa ce a pus în executarea multiplelor însărcinări ce i s'au dat.

Sfătuesc pe toţi să aibă bine întipărit în minte şi în suflet şi să transmită şi urmaşilor lor, că apărarea ţării şi a tronului sunt mai presus de orice închipuire. Să fim gata în orice moment, să alergăm şi să ne jertfim viaţa pentru ele fără şovăire, fără gând de răsplată.

Numai ambiţiosul face binele în mod sgomotos, care să pună în vedere persoana sa şi să fie răsplătită.

Omul de onoare îşi îndeplineşte datoria în mod tăcut, puţin sgomotos, lui îi este deajuns mulţumirea de el însăşi.

Aşa să fiţi şi voi.

Comandantul Marinei Regale
Contr'amiral (ss) *Eustaţiu Sebastian*

1913, August 22

TORPILORUL ZMEUL

de C-dor DUMITRESCU ALEXANDRU

MIC de statură dar mare la arătare a fost torpilorul Zmeul!... Avea silueta impunătoare în fotografie, când în realitate nu avea decât câteva zeci de tone, armat cu două tunuri de calibru mic și două tuburi de torpile în prova.

Construit în Franța, se adaptase apelor noastre, luând parte la manevre în Marea Neagră cu crucișetorul Elisabeta.

De construcție debilă, nu putea să reziste la furtună mare, — era de tip zis *chavirable;* unii din semenii săi din Franța se răsturnaseră pe vreme rea.

In 1913 a navigat neobosit pe Dunăre, înaintea monitoarelor, patrulând fără răgaz. La începutul războiului 1914 se specializase în lansări de torpile și aștepta nerăbdător ocazii favorabile. Având viteza relativ mare a fost întrebuințat cu folos la patrulări și ca navă de legătură între flota română și Comandamentul rus, cu care ocazie a tras multe obuze în tranșeele inamice...

La retragerea flotei la Chilia, fu atașat crucișetorului Elisabeta, ca împreună cu câteva nave ruse, baterii antiaeriene și trupe de infanterie comandate de ofițeri români și francezi, să ia parte la apărarea Sulinei, executând patrulări la gurile Dunării.

Sulina, oraș odinioară înfloritor, rămăsese neclintită la datorie, de straje la mare, în vârful triunghiului de sacrificiu: Ceatal Ismail, Vâlcov, Sulina, pe care flota română îl stăpânea ca o chezășie a dreptului asupra Dobrogei lui Mircea cel Bătrân.

Comandantul torpilorului, Căpitanul Gonta Niculae, era un bun ofițer, curajos și inimos și un foarte bun marinar. Iși făcuse studiile în Italia. Purta barbă, fuma din lulea, îi plăcea singurătatea pe mare și Delta Dunării și se hrănea mai mult cu pește.

Un adevărat *urs de mare*...

In cabina lui era un aquarium „aerian", deoarece multe variații de pești erau puse pe sfoară la uscat.

Grație comandantului, torpilorul a făcut minuni de vitejii la Tulcea, bombardând trupele de infanterie și cavalerie inamice, producându-le mari pierderi până la venirea artileriei... „I-am făcut *batoc*"... era expresia căpitanului...

In patrulările pe mare a alungat un submarin german și l-a forțat să intre în imersiune și se crede că acest submarin s'a înecat la gurile Dunării.

In primăvara anului 1917, fatalitatea a început să-l urmărească pe torpilor. Era să fie atins de bombele lansate de un avion, care la rândul lui, lovit de bateriile antiaeriene, a fost nevoit să amerizeze iar pilotul să fie făcut prizonier.

Mai târziu, primi însărcinarea de a pleca la Chilia cu materiale și corespondență, cu câțiva evacuați și totodată de a transporta la Ismail trei ofițeri francezi, cari comandau trupele de infanterie la Sulina. La Ismail trebuia să se întrunească conferința misiunii franceze pentru hotărîri de ordin strategic și tactic.

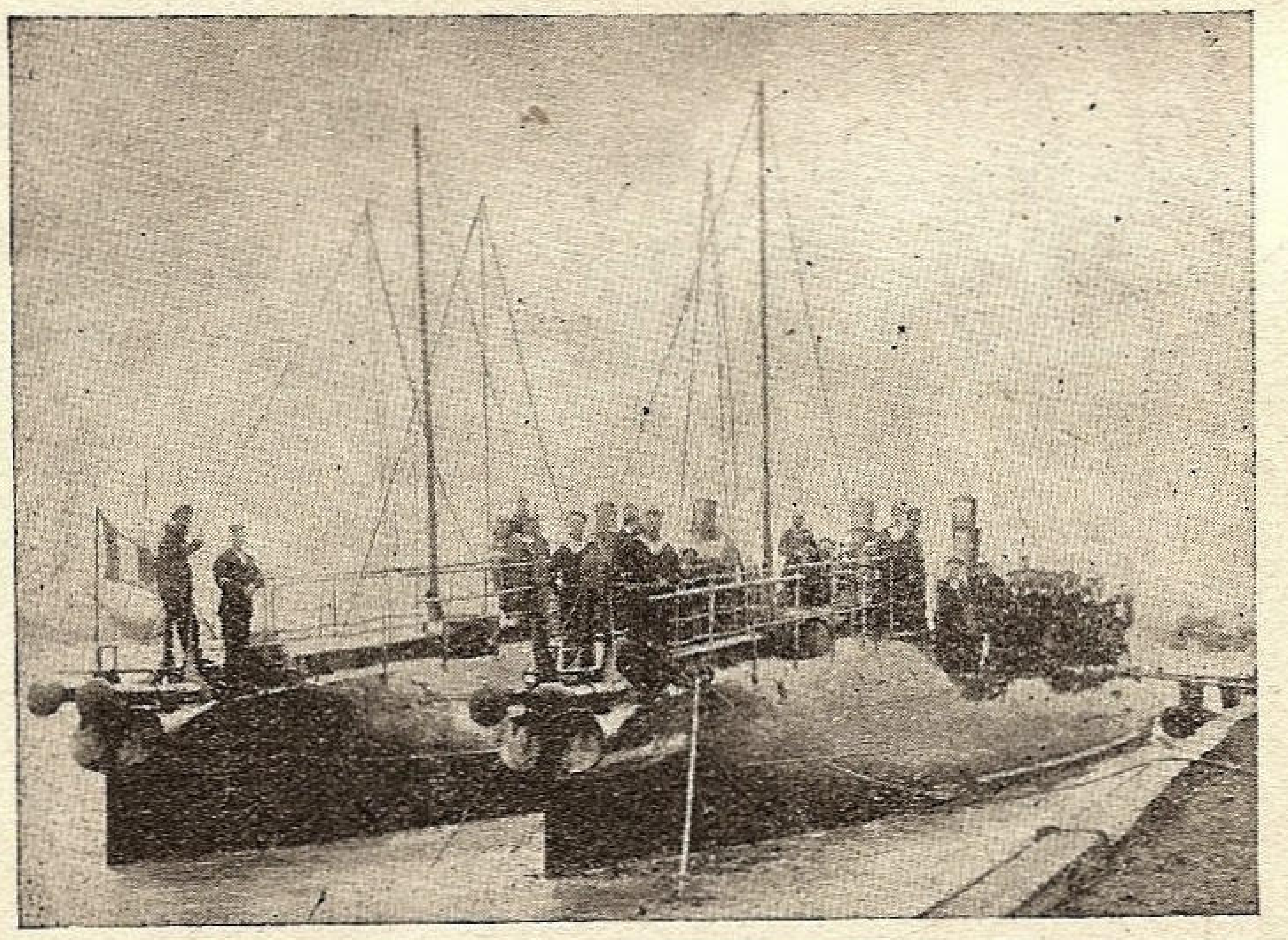
Era în ziua de Paști, 2 Aprilie 1917.

Lumea venea dimineața cu lumânările aprinse dela biserică, evlavioasă, emoționată de cuvântarea preotului care se rugase pentru pace și pentru învierea Patriei. In ajun, pasagerul rus „Lia Mara" care făcea cursa Vâlcov-Sulina, lansase svonul că un submarin german s'ar fi văzut în apropiere.

Vremea începuse să se înrăutățească, vântul întărindu-se dinspre NE. Valurile începuseră să ia cu asalt uscatul, vârfurile lor albindu-se de multa frământare. Comandantul torpilorului, bun cunoscător al mării, a propus amânarea plecării. Ofițerii francezi însă, nerăbdători și curagioși, dar și încăpățânați, deciși a pleca în orice caz, motivând urgența prezentării la Ismail precum și căutarea submarinului, au dat să înțeleagă că Comandantul este un „fricos", marea nefiind rea și că ei răspund de calitățile navei de construcție franceză.

Argumentele contrarii nefiind cotate decât ca „slăbiciune" Căpitanul Gonta, ambiționându-se, molă parâmele și puse pe drum. E emoționantă insistența depusă în ultimele clipe ale dislocării de ponton, de către șeful Pescăriilor de atunci, Florian, pentru a fi luat și el la bord... Il trăgea ața ca să-și îndeplinească datoria de funcționar conștiincios, fără a ști că îndeplinea vrerile destinului.

Micul canal până la ieșirea în larg fu străbătut cu majestate..., de scurtă durată însă...



Torpiloarele «Zmeul» și «Năluca»

Torpilorul avansa greu contra vântului și valurilor cari îl învăluiau dela prova la pupa și spăla totul pe punte. Poate, dacă ar fi spălat toate materialele cari erau bine arimate pe punte, soarta își schimba căile.

Stropi de apă rece ca ghiața împiedecau vederea, balansul și tangajul navei deveniseră insuportabile. Prova intra mereu în apă și cu greu se ridica, iar elicile eșind afară se roteau cu sgomot asurzitor. Nava era ca o jucărie a valurilor.

După o navigație de câteva mile s'a renunțat la căutarea submarinului și s'a ordonat înapoierea. Pe fețele celor de pe punte și comandă se citea neliniștea și îngrijorarea, mai ales la facerea rondoului. In fața valurilor amenințătoare, Comandantul începuse involuntar să fredoneze: „In mormânt viață..." deși Cristos înviase fiind prima zi de Paști... și nu se putea debarasa de melodia care îi sugera o tristă superstiție.

Cu vântul din pupa, torpilorul mergea mai ușor, dar era prea încărcat, pe punte cu multă lume, provizii de cărbuni și lemne, precum și lăzi cu diferite materiale. Când prova intra în apă, din cauza formei ei cu planuri înclinate, rămânea multă vreme în imersiune și cârma trebuia manevrată cu precauțiune ca vasul să se redreseze.

In momentul când trebuia să schimbe de drum ca să ia direcția canalului Stari-Stambul, după ce prova a fost angajată în apă, un val puternic, lateral, lovi nava, apoi altul și, până ce Comandantul să ordone cârma și să stopeze mașinile, torpilorul atingând apa cu catargul și coșul, scoțând un sgomot ca un bubuit de tun, urmat de huruituri, lovituri de ciocane și alunecări de lanțuri, s'a răsturnat cu chila în sus și tot ce nu era legat pe punte a fost aruncat în mare... Pe cei de sub punte, mecanicii, nu se poate ști cum i-a surprins răsturnarea vasului și ce au făcut mașinile cari mergeau încă, din corpurile lor, în bezna de iad și biele rapace.

O mare parte din cei de pe punte, reveniți la suprafață, îngroziți și desnădăjduiți se agățau de grătare, lăzi și lemne. Pete roșii de sânge apăreau ici și colo de la cei loviți, pe cari i-a înghițit adâncul. Cei cari știau să înoate, ajutându-se între ei, s'au apropiat după ce s'au desmeticit și s'au suit pe corpul navei, încleștându-se cu mâinile de chilă.

Comandantul cu trei ofițeri francezi, un ofițer de rezervă, șeful Pescăriilor Statului și zece marinari stăteau tăcuți, uzi și înfricoșați, lipiți ca niște meduze de corpul rece al torpilorului, în mijlocul mării înfuriate.

Comandorul Gonta la postul de comandă

Din lăuntrul navei, mecanicii, fochiștii și marinarii din cazarmă, răniți în momentul răsturnării, înspăimântați de carcerele din cari nu mai puteau eși, căci tambuchiurile nu se mai deschideau din cauza presiunii apei, strigau, băteau și ciocăneau în pereții de fier cu putere, cu pumnii, cu scaune, cu tot ce găseau la îndemână, cerând ajutor.

Cărbunii din focare, aburul și apa fierbinte din căldare, unde se spărseseră tuburile, îi opărise pe mulți iar gazele îi asfixiaseră.

Aburii și fumul făceau un sgomot sinistru iar apa bolborosea în jurul navei din evacuarea aerului. Momente de groază și desnădejde, comunicau cei dinăuntru, ciocănind după alfabetul Morse, cărora le răspundeau, ca o mângâere, cei de afară: să fie liniștiți, că vor fi salvați. Dar bătăile celor închiși în cea mai grozavă închisoare, slăbeau încet-încet și după o oră au încetat.

Grozavă moarte!...

Supraviețuitorii de pe chilă au trecut prin momente sfâșietoare, pe cari nici o minte omenească nu le poate descrie nici închipui. Imbrăcămintea li se umpluse cu apă și nimeni nu se putea elibera de șube sau mantale, fiind frig, apa înghețată, iar mâinile crispate fiind ocupate a menține corpurile lipite de coca navei.

Nu se discută nimic, toți erau disperați, fiecare se ruga și căuta să se menajeze ca să-și economisească puterea de rezistență.

Toți scrutau orizontul și întrebau dacă se zărește uscatul sau vreo navă.

Din când în când aluneca câte unul, luat de valuri, care era apoi salvat cu greu de cei cari aveau vreo cange sau vreo lopată în apropiere. Un soldat ne mai putându-și ține echilibrul, având corpul și brațele amorțite, învinețit, cu ochii holbați de frica morții fu spălat de valuri și dus la fund. Abia mai avu timp să-și facă semnul crucii, cu gândul la cine știe ce colțișor de țară sau casă părintească, sau suflet iubit.

Căpitanul francez Cariou alunecase de două ori și fusese salvat dar se menținea cu greu, se descurajase și-i amorțiseră mâinile. Avea remușcări și striga mereu: „Eu sunt vinovat, lăsați-mă să mor".

După o oră de chin le surâse o speranță.

Un vapor rus a observat torpilorul și pe toți naufragiații, cari făceau semne disperate pentru a fi salvați.

Dar, ce nenorocire!

Rușii au luat epava drept submarin german... și au fugit spre Sulina.

Căpitanul Cariou își reveni cu o încordare supraomenească și fixându-se bine călare pe chilă, ca valurile să nu-l deslipească, scoase din haină un pachet cu bancnote de 1000 lei și începu nervos să arunce bucată cu bucată banii în mare, strigând ieșit din fire:

— La ce mai servesc banii? Cu ei nu poți cumpăra totdeauna ce vrei... Acum nu mai au valoare... Na, bani, mare, îți plătesc răutatea și răsbunarea...

Și rând pe rând câțiva din marinarii curagioși, buni înotători, se aruncau în mare să culeagă hârtiile, ca apoi să revină cu greu pe epavă... Omul e tot om, în orice moment, când speranța nu-l părăsește.

S'or fi gândit în acele momente de bravură smintită la casa lor, sau la familii, sau la vreun chef de pomină dacă vor scăpa cu viață?

Sperau într'o minune dumnezeească.

Nu se vedeau nici țărmuri, nici vapoare pe apă să le dea măcar o rază de salvare....

Cu un ultim efort, căpitanul francez a căutat să se mai mențină, fiind sprijinit de un soldat, dar după câtva timp, fiind complect epuizat, un val l-a luat cu el... Deabia a pronunțat câteva cuvinte dragi, cu gândul la țara lui, cu emoție, și căzu în apă strigând: „Vive la France!"... ducându-se apoi la fund fără a mai reveni la suprafață...

Căpitanul Begouin, ca vrăjit la aceste cuvinte, nemaiputând suporta grozăvia momentului, nici să mai reziste, căzu și el luat de valuri, ca plumbul, strigând și el: „Vive la France et la Roumanie!"...

Celălalt ofițer francez, Căpitanul Barbin, dela pupa, alunecând, degetele fiindu-i înghețate, adăugă în cădere ... „vive le droit!"... și valul l-a înghițit fără nici o remușcare...

Târziu, după câteva ore de supliciu, chin și dureri sufletești ale celor cari încă tot sperau, nava se afundase aproape complet, când un remorcher grec ce ve-

[illegible] dela Odessa și-a dat seama că nu putea fi un submarin, fiind prea aproape de mal, la apă mică...

— Vine mântuirea noastră... suntem salvați copii, Dumnezeu este cu noi...

Două bărci au fost trimise în ajutorul lor. Câțiva nerăbdători, s'au aruncat în apă înainte de a ajunge bărcile lângă epavă și abia au mai putut fi găsiți din cauză că valurile îi ascundeau vederii...

Ce stupid ! Să te îneci tocmai când salvarea te-a dibuit...

S'au îmbarcat toți, deși cu mare greutate, comandantul și șeful Pescăriilor, care își ținuse cu disperare tot timpul geanta cu el și zece soldați complect epuizați.

Comandantul, care a fost smuls cu forța de pe epavă, refuza să fie salvat, spunând că dorea să moară odată cu nava lui.

Din cei salvați au murit pe drum șeful Pescăriilor, Florian, cu mângâerea că și-a salvat cel puțin geanta atât de scumpă și câțiva soldați, iar celorlalți le-a trebuit un tratament de câteva zile ca să fie reabilitați, deși mulți au rămas cu multe metehne în viață.

In timp ce bărcile se depărtau, torpilorul s'a răsturnat încă odată, cu vârfurile catargelor și coșul în sus, — și apoi s'a dus la fund, cu un gâlgâit grozav, ca un ultim suspin, valurile împreunându-se în acel loc și păstrând un moment de acalmie și tăcere.

Comandantul a supraviețuit după eveniment 15 ani și a murit de inimă și totuși se mai întreabă mulți : care ar fi cauza ?...

Torpilorule Zmeu !

Spune unde îți odihnește epava ?

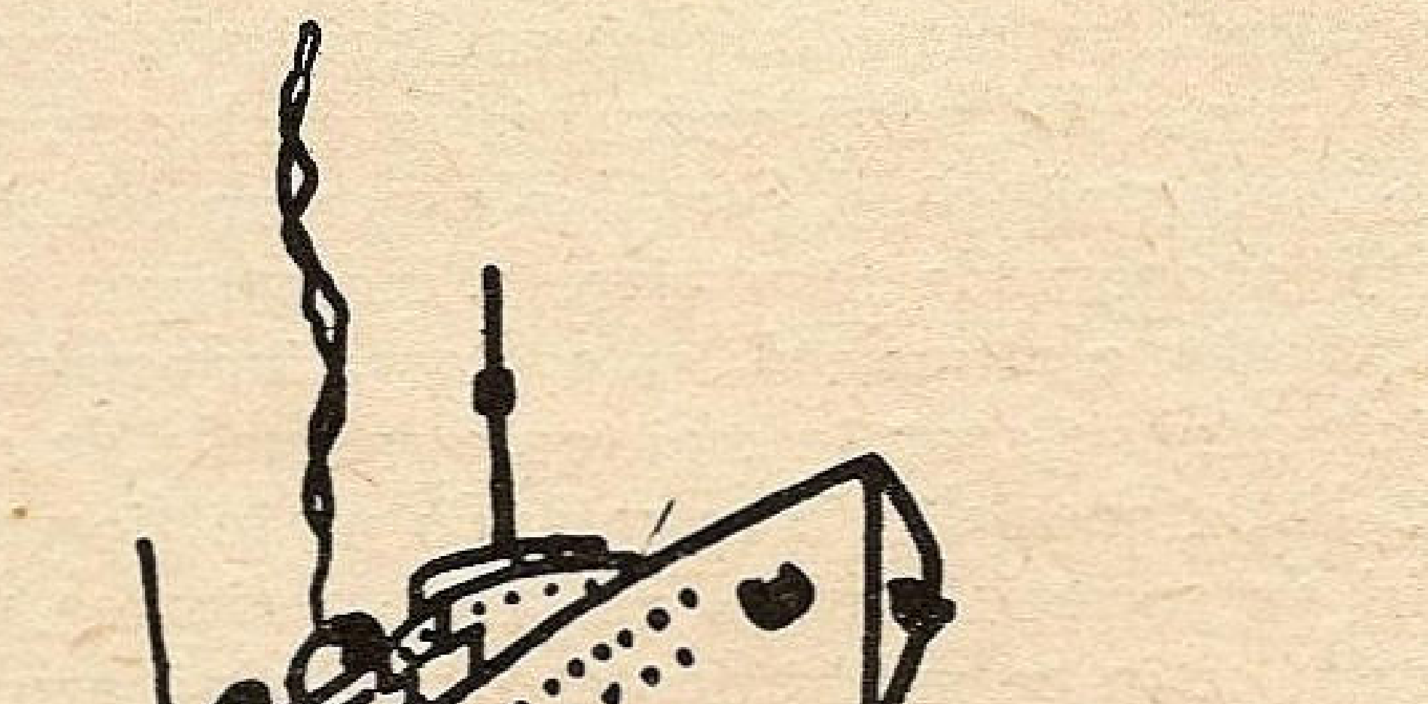
Ai murit în picioare și ești păzit de 20 soldați marinari eroi.

Ești singura navă de războiu sacrificată zeului mării și prin tine s'a îmblânzit destinul... Torpilor drag, pe tine trebue să se clădească o tradiție marină...

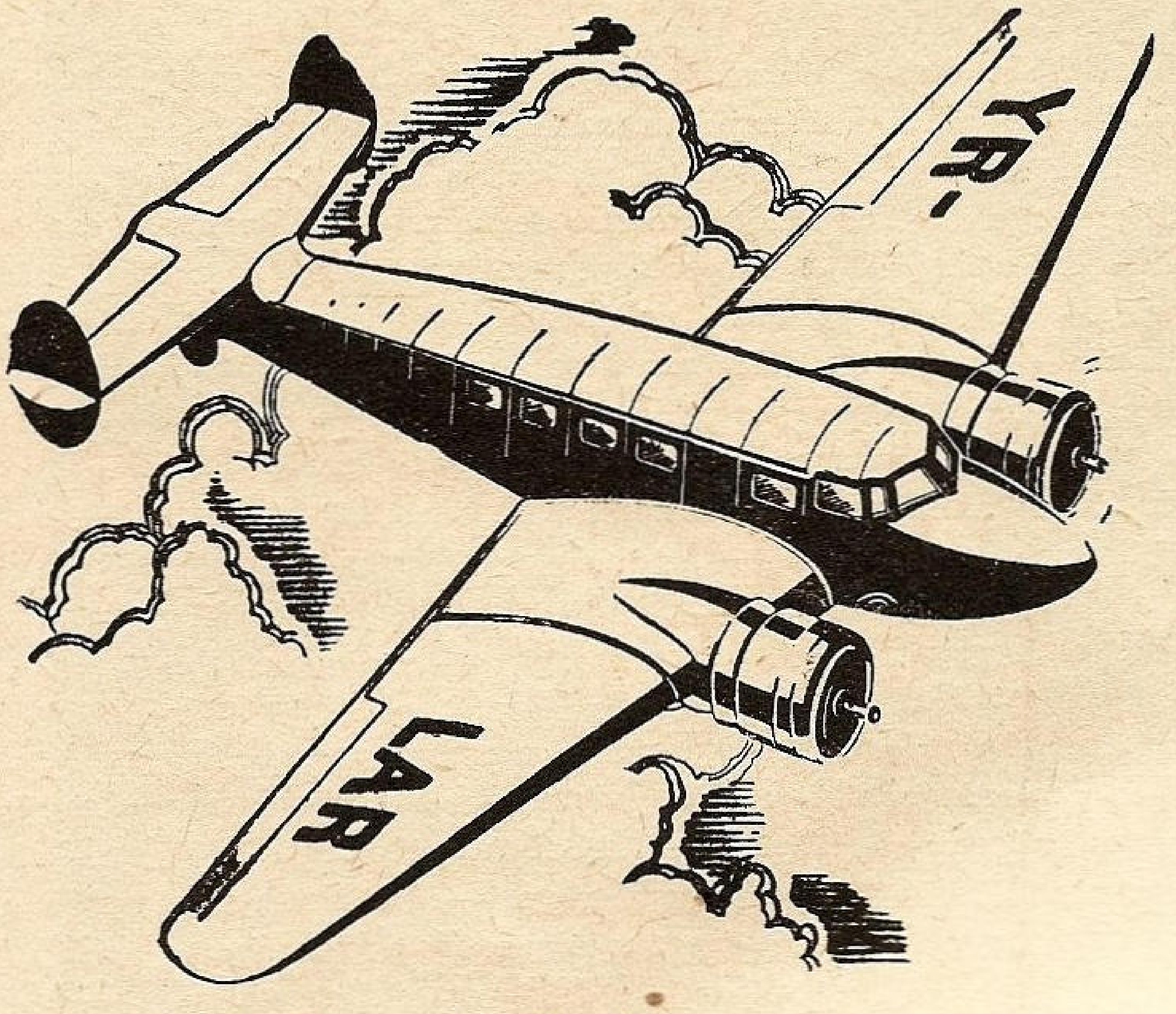
Când te vom găsi, te vom ridica pe vârf de stânci, să fii monumentul eroilor din marină căzuți pentru apărarea Dobrogei, ca să fii simbol de eroism întru propășirea țării și expansiunea maritimă...

C-dor DUMITRESCU ALEX.

VOIAJ DE PLĂCERE ?



...Sau ce se întâmplă când logodnica comandantului face pe cârmaciul.



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ȘI SECURITATE SUNTEȚI

ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANȚA, BALCIC, GALAȚI.
ÎN 2 ORE LA TIMIȘOARA, ARAD, CLUJ, IAȘI, CERNĂUȚI, CHIȘINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ȘI VARȘOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloți experimentați, supuși celei mai rigide discipline, contact permanent cu pământul in timpul zborului grație radio-ului, acestea sunt garanțiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigației aeriene în văzduhul românesc.

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

Problema marinei comerciale în cadrul palnului economic

de Avocat Virgil Vasiliu, doctor în drept

SUMAR: 1. Deşteptarea interesului pentru marina comercială. — 2. Aspectul de industrie naţională a marinei comerciale. — 3. Cauzele absenţei unei industrii particulare la noi. — 4. Mijloace de protecţie şi situaţia flotei noastre de Stat. — 5. Oportunitatea elaborării unui plan de ansamblu pentru crearea unei flote comerciale. — 6. Rolul capitalului particular în desvoltarea acestei industrii. — 7. Metodele de încurajare practicate de Statele maritime. — 8. Primele de navigaţie şi de construcţie. — 9. Importanţa primei de navigaţie pentru crearea unei flote naţionale. — 10. Critica acestui sistem şi perspectivele unei flote româneşti. — 11. Regimul subvenţiilor. — Alte măsuri destinate a stimula iniţiativa particulară: Avansuri, credite foarte eftine, restituiri de taxe, plata combustibilului, asigurare de Stat, etc. — 13. Politica protecţionistă în Germania şi Anglia. — 14. Creditul maritim — factor esenţial de desvoltare a marinei comerciale. — 15. Generalizarea protecţionismului, cauză permanentă de inferioritate a unei marine naţionale nesprijinite. — 16. Soluţia preconizată de decretul lege pentru înfiinţarea unei regii mixte. — 17. Necesitatea unui plan de ansamblu pentru construcţia unei flote puternice. — 18. Sugestii pentru găsirea mijloacelor de finanţare a acestui plan. — 19. Incheere.

1. — Dacă s'ar propune o ierarhizare a rezultatelor obţinute de Liga Navală în eforturile ei pentru desvoltarea marinei comerciale româneşti, cred că în primul loc, ar trebui aşezată actualizarea problemei marinei comerciale şi recunoaşterea importanţei ei covârşitoare pentru economia naţională.

Fără îndoială aceasta nu înseamnează rezolvarea problemei de care ne ocupăm, dar crează prima condiţiune pentru a solicita interesul factorilor răspunzători şi a provoca astfel punerea în mişcare a mijloacelor de cari dispun Statele moderne pentru satisfacerea necesităţilor lor vitale. Mai mult, prin propaganda pe care o face în cercuri din ce în ce mai largi, Liga Navală dă problemei de care ne ocupăm caracterul unui deziderat general care vine să alimenteze voinţa de realizare a conducătorului.

2. — In atingerea acestui scop, o parte din conferinţele ce s'au ţinut anul acesta, au relevat auditorilor anumite aspecte caracteristice ale marinei comerciale, precum şi rolul acesteia în economia naţională, punând astfel la dispoziţia publicului rezultatele unor observaţii îndelungate şi cercetări avertizate.

Printre aceste caracterizări, cea mai sugestivă este, fără îndoială, aceia prin care se precizează că navigaţiunea maritimă nu poate găsi o soluţie satisfăcătoare decât atunci când va fi tratată ca o *industrie naţională*, cu toate avantagiile şi privilegiile necesare a asigura o rentabilitate care să stimuleze plasarea capitalurilor particulare în vase de mare ¹).

Este un pas înainte, un contact strâns cu realitatea de care va trebui să ţinem seamă în orice încercare de crearea unei flote comerciale româneşti. In adevăr, marina de comerţ este o industrie ca oricare alta, cu această particularitate însă că are de scop producerea, nu a unui obiect material sau a unei cantităţi de energie, ci a unui serviciu ce se analizează într'o simplă deplasare de bunuri ²). Obişnuiţi ca produsul unei industrii să fie rezultatul unei modificări sau ameliorări a unei materii prime sau semifabricate, cu greu se leagă în mentalitatea comună, noţiunea de industrie de transporturile maritime şi continuăm a privi marina comercială ca pe un domeniu al aventurii şi al hazardului ³).

Fără îndoială că aspectul acesta romantic nu este de dispreţuit când e vorba de a deştepta interesul pentru marină în straturile largi ale populaţiei. Este însă dăunător a lăsa ca şi diriguitorii economiei noastre să continue a trata marina comercială sub acelaş aspect literar. Numai privită sub învelişul ei economic, marina comercială va putea găsi o dezlegare eficientă, conformă cu interesele generale ale ţării. Pentrucă această activitate reprezintă una din industriile esenţiale ale unei ţări, ea prelungind căile de comunicaţie interioare până în cele mai îndepărtate pieţe de schimb, sustrăgând astfel economia naţională dela contribuţia la care o supune transportul produselor de import şi export peste frontieră. Importanţa marinei comerciale, din acest punct de vedere, a fost scoasă în relief prin datele statistice prezentate de diferiţi fruntaşi ai vieţii noastre publice, din cari rezultă că, economia românească este tributară flotelor străine, cu aproape 4 miliarde lei anual pentru acest produs particular, care este transportul pe mare ⁴). Şi această cifră capătă o semnificaţie deosebită dacă ţinem seamă de dificultăţile întâmpinate în ultimul timp pentru menţinerea monedei naţionale la cursul său legal.

3. — Cunoscând importanţa marinei comerciale pentru economia naţională şi necesitatea de a elibera piaţa românească de tributul plătit industriilor străine de transporturi, se pune întrebarea legitimă: pentru care motiv nu s'a dat până acum nici o deslegare problemei acestei industrii, când Statul n'a precupeţit nici un sacrificiu în opera de încurajare a industriilor tereste?

In adevăr, eforturile de emancipare industrială ale României au găsit ecou în mai toate ramurile de producţie, revistele de specialitate anunţându-ne în fiecare zi constituiri de societăţi având de scop fabricarea unor produse din ce în ce mai rafinate şi cari până acum nici nu

---

¹) C. Mihalopol: „Porturile şi căile de comunicaţii pe apă, ca factor de progres", conferinţă ţinută la Fundaţia Carol I, în ciclul de conferinţe organizat anul acesta de Liga Navală.

V. un rezumat în „Marea Noastră" 1938. p. 120. urm. Problema a fost reluată de D-l Inginer Inspector general C. Mihalopol, Directorul G-ral al Administraţiei Com. P. C. A., şi precizată în articolul „Pentru o industrie a transporturilor maritime". (Marea Românească, Anul VI, No. 92—93).

²) Paul de Rousiers, Les grandes industries modernes, IV. Les transports maritimes, Paris 1926, p. 2 şi urm.

³) Mentalitatea aceasta traducea o realitate pe timpul când nu exista o industrie propriu zisă a transporturilor pe mare, ci mai degrabă negustori aventurieri cari armau vase pe cheltuiala lor pentru una sau mai multe expediţii succesive. Acesta nu era armator decât în mod accesoriu, scopul principal al comerţului lui fiind comerţul de mărfuri, aducător de câştiguri considerabile.

⁴) Ing. N. Caranfil, Cum renunţăm anual la miliarde. Ing. Inspector G-ral C. Mihalopol, Pentru o industrie naţională a transporturilor maritime, precit.

ni le putem închipui că ar putea fi rezultatul muncii românești. Peste tot inițiativa privată a întâlnit condițiunile prielnice pentru a atrage capitalurile necesare investițiilor industriale și a le fructifica într'o măsură care să creeze o înviorare a vieții economice. Marina comercială a fost cu totul exclusă de la acest proces de emancipare industrială a țării, capitalurile particulare nearătând nici un fel de interes pentru industria transporturilor pe mare.

Elementul principal ⁵) în procesul de desvoltare a industriei terestre este fără îndoială politica protecționistă a Statului. La adăpostul barierelor vamale, industria indigenă a putut lua ființă fără teamă de concurența fabricilor din străinătate, având un utilaj mai perfecționat. Această protecțiune traducându-se prin scumpirea produselor fabricate, se poate spune că crearea industriei românești s'a făcut prin stabilirea unui impozit greu, suportat de totalitatea consumatorilor.

Dacă măsurile acestea s'au dovedit în general suficiente pentru a asigura desvoltarea industriei terestre, ele sunt cu totul impracticabile pentru propășirea transporturilor maritime. Aci avem de-aface cu condițiuni speciale de exploatare, o egalitate de tratament a tuturor pavilioanelor, stabilită de convențiunile internaționale pentru libertatea transitului în porturile maritime ⁶). Orice discriminare între pavilionul național și celelalte pavilioane, ar atrage o serie de proteste și represalii, care face ca posibilitatea aceasta de proteguire, a flotei naționale să fie exclusă dintre metodele de desvoltare a marinei de comerț ⁷).

In această privință este deajuns să amintim că Serviciul Maritim Român, a fost nevoit să renunțe la certificatul de reducere pe care Căile Ferate Române, îl elibera călătorilor venind în țară pe unul din vasele S. M. R., în urma demersurilor Angliei, care pretindea să se acorde acelaș certificat și pasagerilor sosiți cu vasele palestiniene sub pavilion englez ⁸).

BENZINA CU ETHYL ALBASTRA
MARCA ÎNREGISTRATĂ
MARCA SUBSTANȚEI ANTIDETONANTE ETHYL GASOLINE CORPORATION

Cu
BENZINA ALBASTRĂ
Ethyl UNIREA

- Pornirea se face mai repede
- Pantele se urcă mai ușor
- Uzajul este foarte redus
- Șocurile exploziei sunt mai puține
- Se obțin mai mulți kilometri pentru un litru de benzină

Exemplul acesta este edificator pentru a pune în lumină caracterul special al măsurilor ce trebuesc luate de Statele tinere ce vor să-și creeze o flotă națională.

4. — Inainte de mijlocul secolului trecut, când s'a abandonat principiul că, marfa importată într'o țară este rezervată pavilionului național ⁹), statele aveau la îndemână un instrument comod de a sustrage armatorul național dela concurența flotelor străine prin edictarea de tot felul de măsuri prohibitive și taxe reprezentând adevărate bariere vamale pentru produsele industriei maritime străine.

Pregătit printr'o serie de dispozițiuni luate, începând de la sfârșitul secolului al XV-lea, acest edict stabilește un sistem complect de măsuri restrictive inspirate de interesele particulare ale armamentului englez. El a fost instrumentul hotărîtor în lupta pe care a întreprins'o armatorul englez, împotriva concurenței flotei olandeze. care la acea epocă poseda aproape dublul tonajului englez ¹⁰).

Insistăm asupra acestor chestiuni, nu pentru noutatea lor, ci pentru lumina pe care o răsfrâng asupra indiferenței cu care a fost tratată la noi marina comercială.

(Va urma)

---

⁵) Industria terestră s'a mai bucurat în oarecare măsură și de concursul Creditului Industrial precum și al Băncii Naționale.

V. V. Brinzescu, „Problema Creditului Industrial", Buc. 1936.

Lipsa de înțelegere a Statului pentru problema marinei comerciale a fost dusă până acolo încât s'a lăsat să se lichideze singura întreprindere particulară de transporturi pe mare a soc. „România", când cu câteva milioane se putea salva o societate care avea un parc de vase din cele mai moderne, și care se dovedise viabilă, dificultățile survenind în momentul de criză a armamentului mondial. Amiral C. Boerescu, Prima societate de navigație maritimă „România" — Marea Noastră, Anul V, Nr. 2-3 pag. 107.

⁶) Convention et Statut sur la liberté du transit, elaborate de conferința din Barcelona, ținută între 10 Martie și 20 Aprilie 1921, sub auspiciile Societății Națiunilor. Text în Amedeo Giannini, Le Convenzioni internationali di diritto marittimo, Milano 1930, pag. 21—29.

⁷) Este drept că autoritățile noastre nici n'au încercat măcar o discretă solicitudine pentru vasele sub pavilion român, și aceasta chiar atunci când e vorba de vase ale Statului. V. în această privință procedeele abuzive ale organelor vamale: V. Vasiliu, Transporturile maritime și formalitățile de export, Glasul Marinei, Anul IV, 1937 p. 5 și urm.

⁸) Credem că această pretențiune se putea respinge dacă am fi mai puțini sensibili la demersurile venind din Apus, pentru că certificatul de reducere era eliberat pasagerilor călătorind pe vasele unei companii de Stat și nu pavilionului român în general. In afară de aceasta căile ferate aparținând aceleiași persoane publice — Ministerul de Comunicații, certificatul în chestiune apărea ca un act de administrație interioară. Remarcăm, cu privire la servilismul cu care răspundem la intervențiile Statelor apusene, că Jugoslavia a refuzat să ratifice convenția asupra libertății tranzitului înțelegând să nu fie stingherită în procesul de emancipare economică.

⁹) Principiu înscris în Actul de Navigație al lui Cromwell și supranumit de J. Child, Magna Carta Maritima a englezilor, în Traités sur le Commerce et sur les avantages qui résultent de la réduction de l'interet de l'argent, Amsterdam 1754, p. 36.

¹⁰) 500.000 tone față de 900.000 tone cât însumau vasele olandeze.

Lupta navală dela Capul Palos

La 6 Martie, în urma unui angajament de noapte între forţele navale ale celor două tabere spaniole, crucişetorul naţionalist *Baleares,* s'a scufundat, fiind torpilat de guvernamentali, la 60 mile de Capul Palos.

Toată presa a anunţat această veste la timp, însă amănunte prea multe şi complete nu au putut fi ştiute prea repede, deoarece naţionaliştii s'au mulţumit să dea un comunicat laconic, iar guvernamentalii căutând să exploateze acest succes, probabil că au exagerat veştile anunţate, arătând că deacuma războiul se va sfârşi repede prin înfrângerea naţionaliştilor, caşi cum, faţă de repartizarea tuturor forţelor celor două tabere, acest crucişetor ar fi fost puterea şi forţa pe care se spijinea Franco.

După ultimele informaţii, bine cântărite de specialişti, iată cam cum s'au petrecut faptele.

In noaptea de 5 Martie 1938, o escadră naţionalistă, compusă din crucişetoarele *Baleares, Canarias* şi *Almirante-Cervera,* a părăsit baza navală dela *Palma de Majorca.* Asupra misiunei acestei escadre nu s'a aflat încă nimic. Totuşi, dacă ar fi să dăm crezare unor informaţii neverificate, s'ar părea că era vorba de susţinerea unei debarcări pe coasta guvernamentală, deoarece, se spune, că această forţă navală ar fi avut şi tovărăşia a 8 nave de comerţ armate, care ar fi avut la bord numeroase trupe de debarcare.

Pare, totuşi, mai plauzibil că această escadră, sau intenţiona bombardarea vreunui port inamic, sau patrula în vederea executării interzicerii liniilor de comunicaţie maritimă ale guvernamentalilor.

Din isvor guvernamental, se ştie că navele naţionaliste au fost zărite de aviaţia guvernamentală. Pe baza informaţiilor date de aviaţie — *se confirmă încă odată unul din însemnatele roluri ale aviaţiei în cooperarea cu marina!* — flota guvernamentală a primit ordin să iasă din bază şi să dea lupta cu inamicul, în scopul de a-l împiedica să execute vreo operaţie pe coasta guvernamentală.

Intr'adevăr, în noaptea de 5—6 Martie, o flotă guvernamentală cuprinzând crucişetoarele *Libertad* şi *Mendez-Nunez* şi distrugătoarele *Sanchez-Barcaiztegui, Antequera, Lepanto, Almirante Gravina* şi un distrugător din tipul *Lazaga, au plecat în căutarea inamicului.*

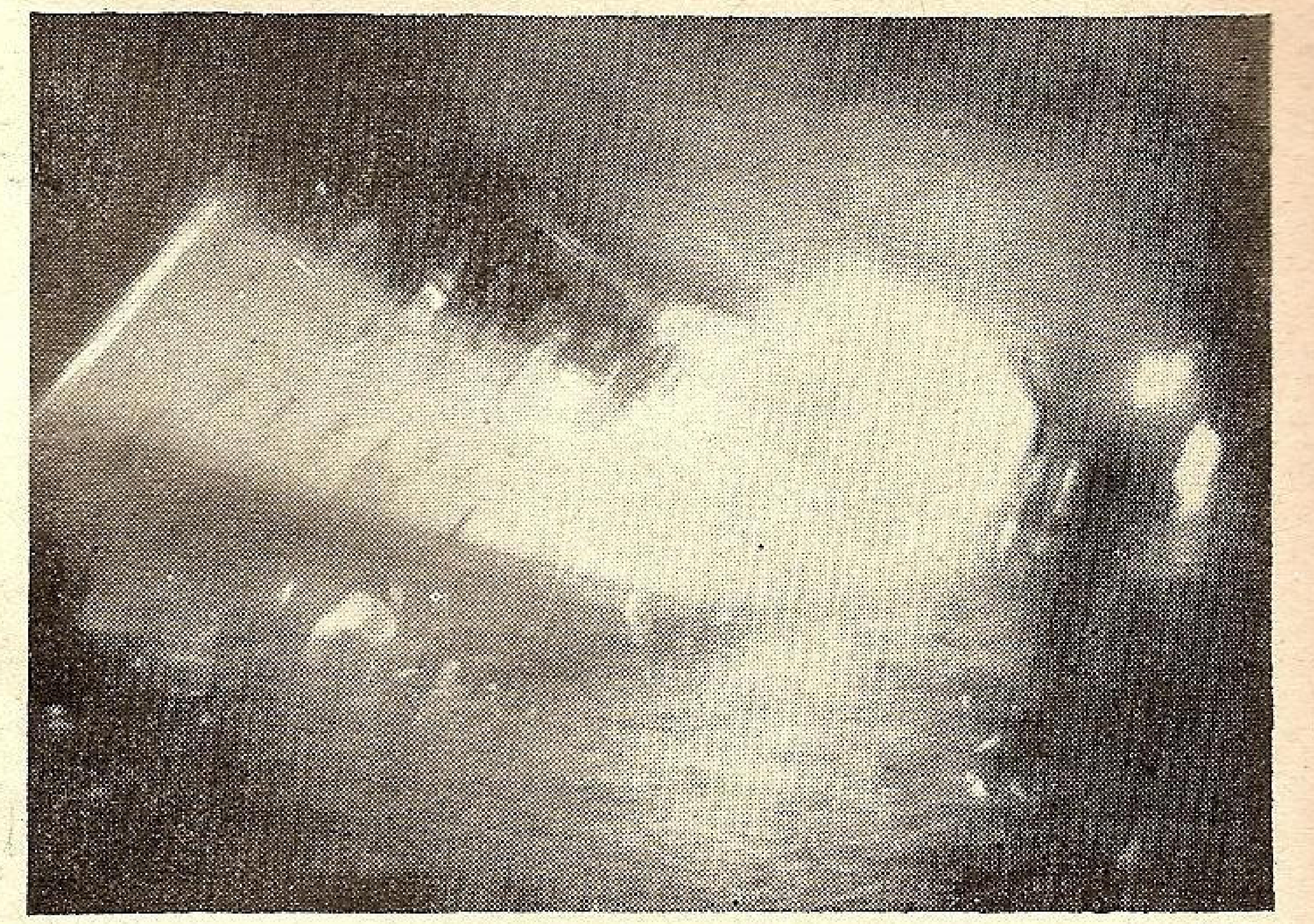
Se pare că ambii adversari navigau în *linie de şir* (navele una după alta, la fiecare flotă în parte).

Cei de pe *Libertad,* care navigau în capul formaţiei, au zărit inamicul la ora 0,40 la circa 55 mile Sud-West de *Iviza,* navigând în sens contrar într'un drum aproape paralel şi la o distanţă de 3000 m.

Viteza relativă a celor două escadre, era destul de mare, astfel că timpul cât s'au zărit a fost de aşa scurtă durată, încât numai distrugătorul *Barcaiztegui,* a putut lansa două torpile către crucişetoarele naţionaliste.

Elementele necesare lansării torpilelor, nu au fost suficiente, astfel că ele nu au atins nici unul din cele 3 crucişetoare.

După acest moment, contactul a fost întrerupt. Flotele s'au reîntors către locul unde se întâlniseră; guvernamentalii se prezintă la luptă într'o nouă formaţie, crucişetoarele în linie de şir având în tribord două distrugătoare, iar în babord celelalte trei distrugătoare.



«Baleares», în flăcări, cu pupa afară din apă, se scufundă

Se pare că naţionaliştii au intenţionat să tae retragerea guvernamentalilor, deoarece la ora 2, la aproximativ 60 mile de Capul Palos, apar în babordul acestora, manevrând cu viteză mare spre a le putea tăia drumul şi a le oferi tot tirul puternicei lor artilerii (16 piese sdravene de 203 mm. şi 28 piese de 152 - 120 - 102 mm).

E drept că artileria guvernamentală avea un număr mai mare de piese (41 piese de 152 - 120 - 102 mm.), însă nu putea trage cu toate, căci formamţia în care se afla nu permitea decât tirul a cel mult jumătate din piese, pe când naţionaliştii puteau trage cu toate cele 16 piese de 203 mm. şi cele 28 piese ale artileriei mijlocii.

Deci, dacă ar fi fost un duel de artilerie, superioritatea naţionaliştilor ar fi fost netă.

Lupta, duelul de artilerie, a început la distanţa de 2000 m. (nu trebuie să uităm că era noapte, altfel distanţa între inamici ar fi fost mult mai mare).

Directorii de tir, nici nu au apucat bine să observe primele salve, că un fapt nou, destul de însemnat, a atras atenţia tuturor: la al doilea crucişetor din linia naţionalistă se produsese o puternică explozie, care a luminat pentru o clipă tabăra naţionalistă. Crucişetorul *Baleares,* fusese lovit de o torpilă, după relatările guvernamentalilor şi de 3 torpile, după concluziile englezilor, cari au salvat pe supravieţuitori. Această ultimă informaţie pare mai justă, căci numai o singură torpilă ar fi reuşit cam greu să provoace scufundarea unei nave ca *Baleares,* care fusese construită abia în 1932, deci era construită pe principii moderne de compartimentare.

Cele 3 torpile ar fi lovit 2 la prova şi una la centru şi au fost lansate de grupul de distrugătoare republicane din babord (*Sanchez - Barcaiztegui* a lansat 4, *Antequera* 5 şi *Lepanto* 3).

Celelalte două crucişetoare naţionaliste şi-au continuat drumul, lăsând pe *Baleares* în flăcări, iar inamicii lor s'au întors la bază, unde au sosit dimineaţa la ora 7.

Lupta nu a durat decât circa 1-2 minute, datorită faptului că viteza relativă între cele două grupări era de ordinul 40 noduri.

La locul unde Baleares se scufunda încet şi ardea, au venit în grabă două distrugătoare engleze, cari au reuşit să salveze o parte din echipajul navei.

Cu venirea dimineţii, au revenit şi celelalte două crucişetoare naţionaliste, cari au luat la bord toţi marinarii salvaţi de pe *Baleares.*

Au fost scăpaţi dela înec 328 marinari şi 38 ofiţeri, iar pierderile se ridică la aproximativ 300 marinari și ofițeri.

In timpul operațiunilor de salvare, *Baleares* încă plutea: a stat la suprafață până în după amiaza acelei zile, adică circa 15 ore dela momentul torpilării.

In tot acest timp aviația guvernamentală a venit în două reprize și a lansat bombe de 250 kgr. asupra epavei însă fără rezultate prea mari, deoarece veneau la prea mare înălțime, de frica tirului A. A. al celor 2 distrugătoare, pe cari guvernamentalii le socoteau, din eroare, inamice.

Din cele întâmplate la Capul Palos, s'a văzut că flota guvernamentală a trecut la acțiune și că, poate datorită și norocului, a reușit să scoată din luptă prin scufundare, una dintre cele mai frumoase unități ale inamicului. Din punct de vedere tactic, ei au procedat cam greșit deoarece s'au retras de pe câmpul de luptă fără a fi desăvârșit scufundarea imediată a crucișetorului lovit, totuși, aceasta nu mai are importanță prea mare, de îndată ce scopul final (scoaterea din luptă, prin scufundare), tot s'a realizat (după 15 ore).

Această acțiune a mai demonstrat că, deși generalul Franco, declarase blocusul coastelor republicane, încrezându-se în neputința de acțiune a flotei guvernamentale, acest blocus nu poate fi considerat că există, de îndată ce flota naționalistă nu a dovedit că deține stăpânirea mării.

Deși, cum am spus mai sus, e foarte probabil că și factorul noroc a contribuit la scufundarea lui *Baleares*, flota republicană și-a mai recăpătat suficient prestigiu pe baza căruia, sperăm să mai auzim că a întreprins noi acțiuni, deși, dela 6 Martie și până acum a intrat iar într'o perioadă de tăcere.

S'a mai putut constata cu prilejul acestei lupte navale, că lansarea torpilelor în jerbă, este destul de fructuoasă căci din cele 12 torpile lansate, 3 și-au atins ținta.

Pentru flota noastră ar fi foarte interesant de constatat viitoarele acțiuni ale flotei guvernamentale, deoarece este o flotă compusă mai mult din distrugătoare (13) cari ar putea efectua operațiuni asemănătoare cu cele cari ar trebui executate în timp de război de distrugătoarele noastre.

Z. N.

Lupta între avion și navă

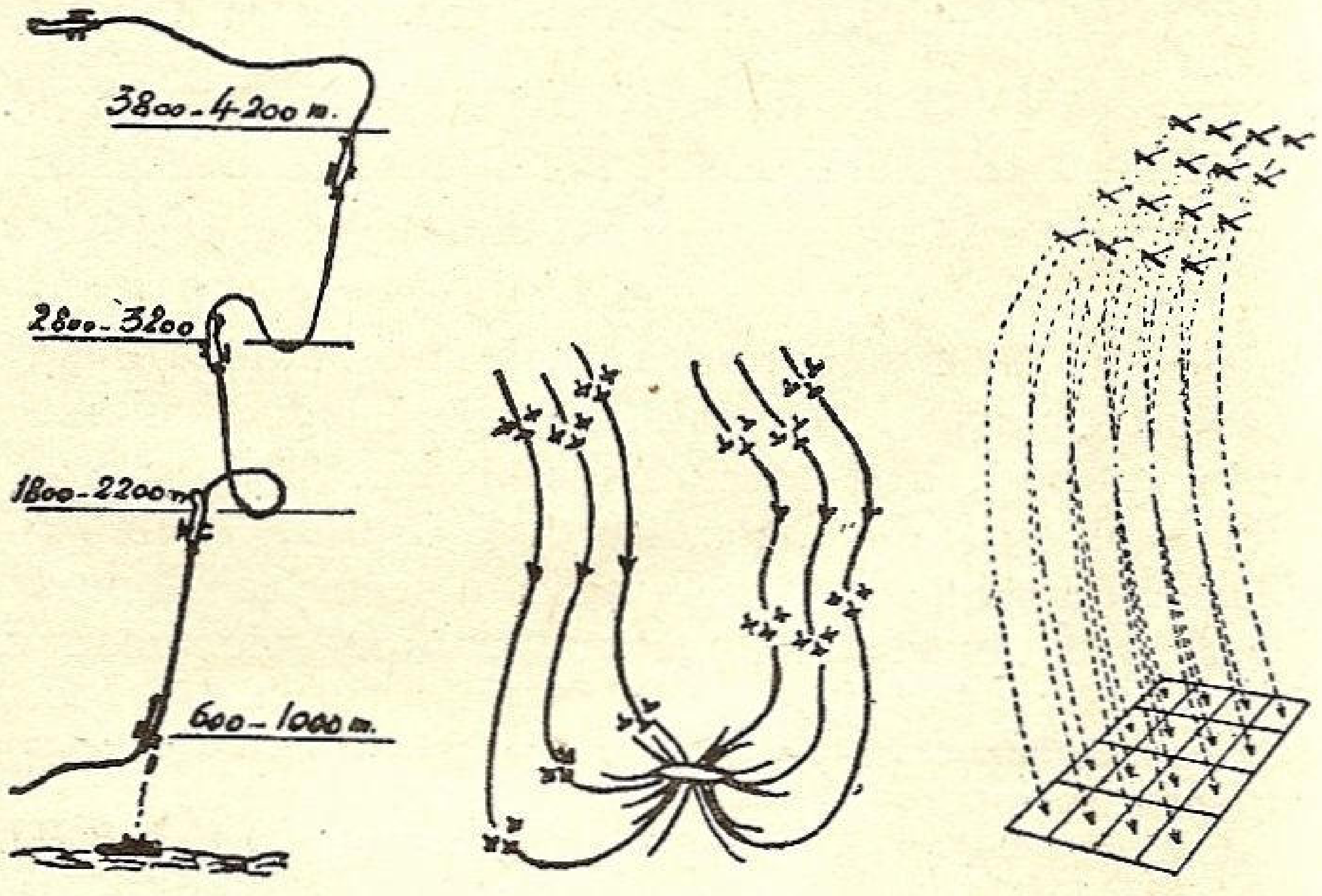
S'ar părea, astăzi, că navele ce se vor construi, vor trebui să aibă, neapărat, blindaje orizontale mult mai groase, deoarece bombele de avion străbat blindajele actualelor nave chiurasate.

Astfel, puntea chiurasatelor franceze de 26.000 tone, poate fi străbătută de bombe de 500 kgr., lansate dela 2500 metri, iar pentru puntea chiurasatelor de 35.000 tone, trebuesc bombe de 750 kgr., lansate dela 3000 m.

Bombele de 225 kgr. trec prin puntea de 90 mm. dela crucișetoare, dacă sunt lansate dela 3000 m.

In general, în toate marinele, nouile crucișetoare, nu au puntea destul de blindată. Astfel la francezi LA GALISSONNIÈRE are grosimea 35 mm., iar EMILE BERTIN, 20 mm.; la germani LEIPZIG are 35 mm. și DEUTSCHLAND 60 mm.; la englezi LEANDER (întreg tipul) are 80 mm. De altfel, aproape toate crucișetoarele de 10.000 tone WASHINGTON sunt foarte slab protejate orizontal. Tot așa de slab protejate sunt și port-avioanele, la cari puntea, mai ales, este foarte vulnerabilă.

Pentru a compensa acest neajuns, care ar da prea mare avantaj avioanelor, aceste nave sunt bine înzestrate cu artilerie anti-aeriană de diferite calibre, dar, mai ales, în jurul calibrului 100 mm. Cu această artilerie navele vor reuși să împiedice avioanele să vie în poziția bună pentru lansarea bombelor.



a. Atac izolat c. Avioane contra navă d. Atac masiv

Pentru a îngreuia și a face cât mai puțin eficace tirul de apărare antiaerian al navelor, americanii au adoptat, însă, pentru avioane, tactica atacului în picaj.

Dar acest atac nu poate fi executat decât de avioane ușoare și suple în manevră. Aparatele de felul acesta nu pot lua însă, la bord decât o cantitate foarte mică de bombe și combustibilul pentru raza lor de acțiune.

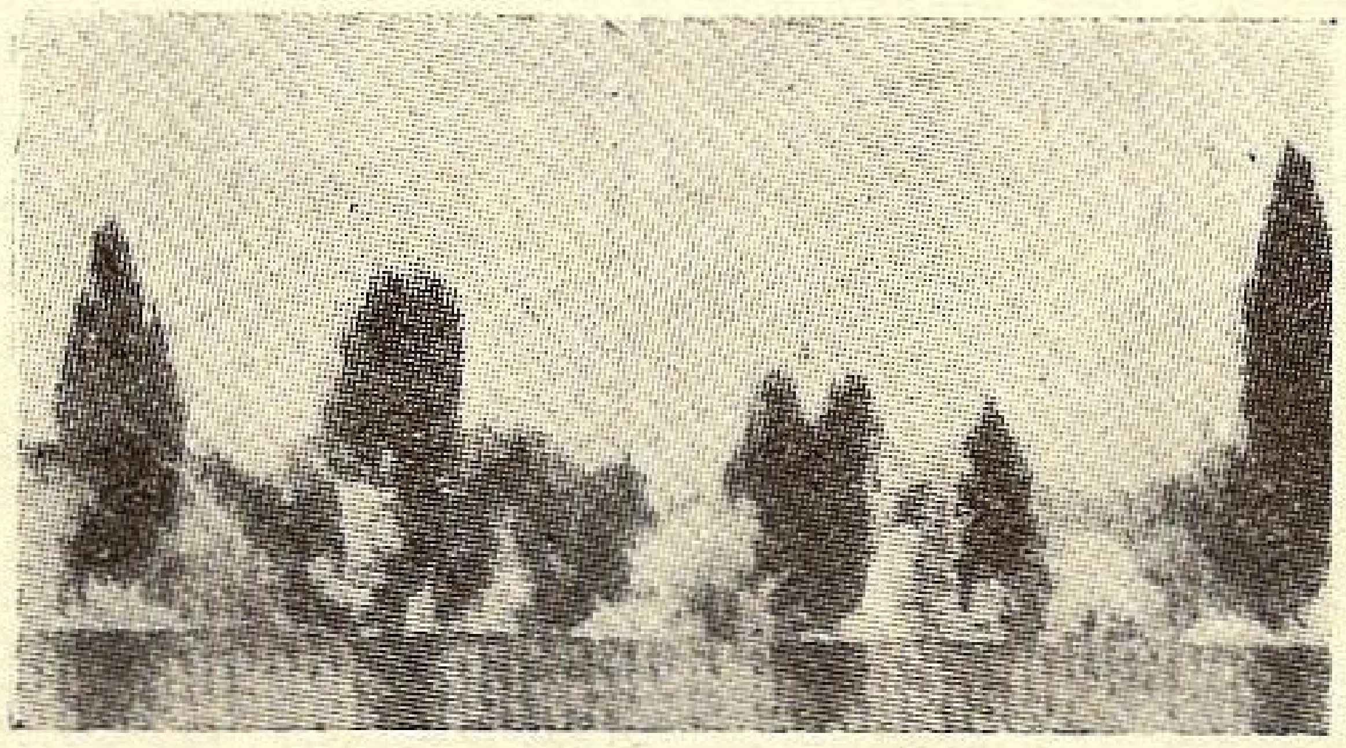


Fig. 4. — Efectul lansării simultane a bombelor

Deci nici atacul în picaj nu are sorți de izbândă, dacă bombele pe cari avionul le poate lua la bord sunt de netemut pentru chiurasa orizontală a navelor.

— Analizând cazurile de atac cari se pot prezenta pentru avioanele de bombardament, în luptă cu navele de suprafață, deosebim următoarele posibilități:

a) un avion atacând o navă
b) un avion atacând mai multe nave
c) mai multe avioane atacând o navă
d) mai multe avioane atacând mai multe nave.

— In primul caz atacul nu este prea ușor; singura tactică recomandată este cea americană: prezentarea pe câmpul de luptă la o înălțime mare aproximativ

3500—4000 m., unde tirul aerian nu este eficace, apoi coborîrea rapidă în 2—3 trepte de înălțimi și însfârșit atacul fulgerător cu lansarea bombei în picaj — (fig. a) Acest gen de atac a fost discutat mai sus și s'au arătat inconvenientele lui. Reușita atacului este cu atât mai sigură cu cât nava atacată este mai slab sau chiar deloc protejată de *mijloace pasive* (puntea chiurasată) și *active (artilerie* A.A.).

Dacă în cazul (a), atacul era posibil, cu eventuale riscuri pentru avion, cazul (b) este aproape imposibil, când navele atacate sunt nave de război înzestrate cu artilerie A.A., deoarece cu cât sunt mai multe nave, cu atât se vor înmulți și mijloacele active de apărare A.A., cari, reunite, pot pune avionul în situații grele, ba chiar fatale. Atacul avionului, în acest caz, este o reeditare a atacului dela punctul (a), pentru o navă.

— Cazul (c) prezintă situația cea mai de dorit pentru aviație. Atacul poate fi făcut în două feluri :

— avioanele vin unul după altul și atacă în picaj ca la cazul (a),

— avioanele vin grupate până la o anumită distanță de țintă (nava) ; de-acolo, se separă individual sau în mici grupuri, cari atacă nava, îndreptându-se asupra ei, convergent, din toate direcțiile. (fig. c). Astfel, conducerea tirului A.A. dela nava atacată va fi pusă în imposibilitate să tragă asupra tuturor avioanelor, așa că vor fi multe avioane cari nu vor fi stingherite în sborul lor către ținta finală, unde vor putea lansa cu succes bombele.

— In cazul (d), câteva avioane de sacrificiu ar putea efectua atacul în picaj, fiecare avion atacând câte o navă inamică. Atacul acesta este destul de riscant pentru avioane, căci navele se pot apăra mai ușor având o artilerie A.A. mai numeroasă.

Singura posibilitate de atac cu sorți de izbândă apare sub forma *atacului-bombardament masiv :* avioanele se prezintă pe teren la înălțime mare și grupate cât mai strâns ; șeful escadrilei apreciază ce poziție trebue să ia massa avioanelor sale în raport cu direcția și formația navelor inamice. La momentul oportun, el ordonă — prin mijloacele ce le are la îndemână — lansarea simultană a câte unei bombe, realizând, la un moment dat, un câmp de luptă de dimensiuni restrânse, bombardat masiv. Este aproape cu neputință să nu fie lovită nici o navă în modul acesta. (fig. d și 4).

— De sigur că aceste posibilități nu au fost tratate aci decât într'un mod foarte sumar ; pentru fiecare caz în parte există diferite alternative și completări de detaliu ; deasemeni pot interveni în luptă și alte mijloace complimentare (ceața artificială, aviația adversarului și altele...).

Z. N.

BANCA DE CREDIT ROMAN
BUCUREȘTI
FONDATĂ IN ANUL 1888
CAPITAL: LEI 400.000.000
REZERVE LEI 195.000.000

SUCURSALE:
Bălți ★ Brăila ★ Brașov ★ Cernăuți ★ Constanța
Galați ★ Iași ★ Oradea ★ Timișoara ★ Chișinău
Adresa telegrafică: „BANCREDIT“

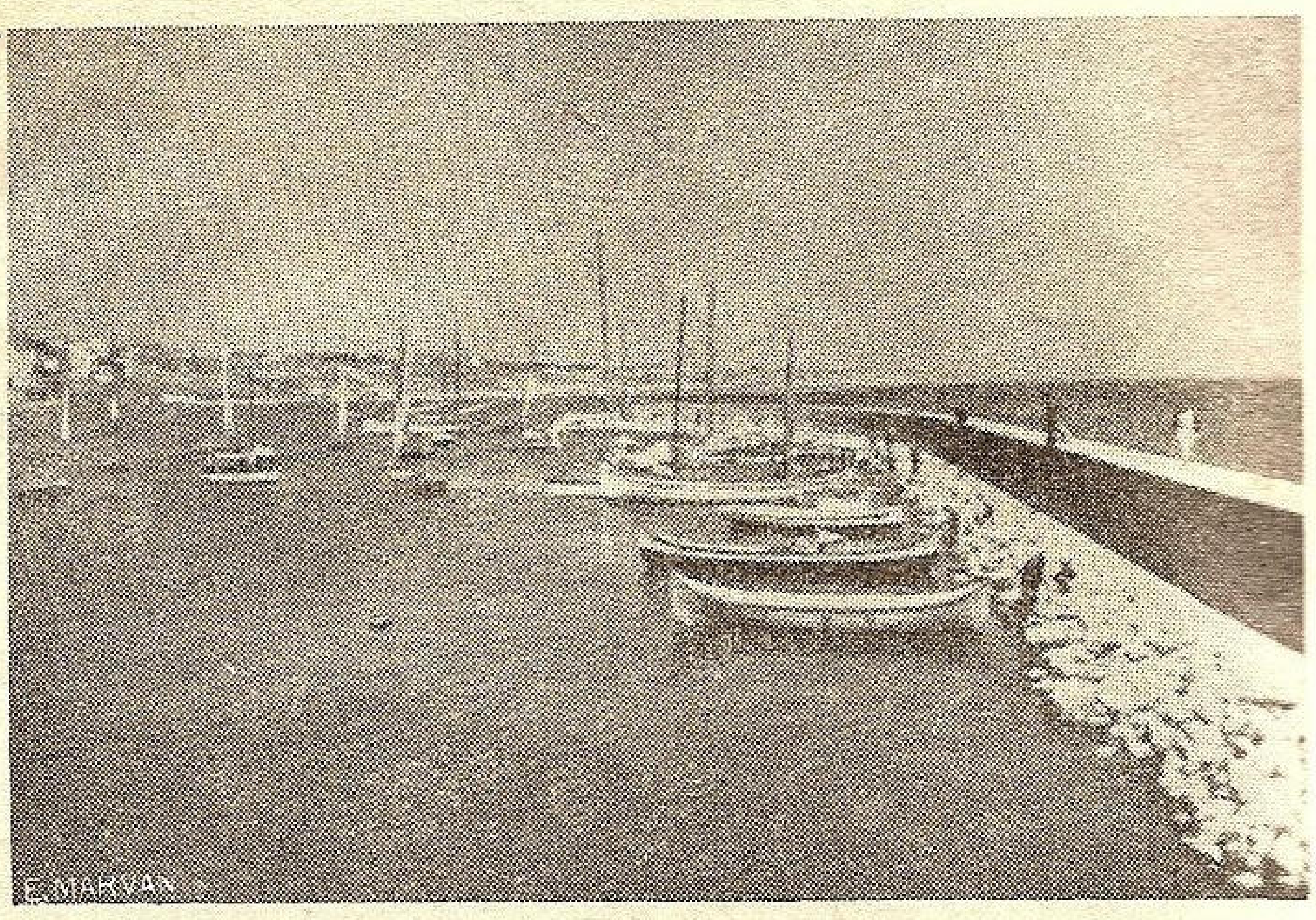
CORESPONDENȚI: IN TOATĂ ȚARA ȘI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE

Cu „Santa Maria" la drum

JURNAL DE BORD ŢINUT DE

Dr. I. CLAUDIAN

VI (urmare şi sfârşit)



In portul yachturilor dela Constanţa

SCĂPĂM DE CÂRMACE. E CONSTANŢA ORI NU ?... E CONSTANŢA !

Sâmbătă 23 August, în larg.

E ora 6 dimineaţa. Suntem în larg, asta e sigur. Nu ştiu unde suntem, dar e frumos. Marea liniştită, oglindă. Senin, soare. Nici-un ţărm în vedere.

Barba Eftimie, învelit în faimoasa sa „ţerată", moţăie cu echea la subţioară, lângă compasul care arată capul la Sud Sud-West, pe care îl primim în bulină.

Cu asemenea vânt, mare ispravă n'am făcut noi noaptea aceasta, dar, vorba e, mergem.

Unul câte unul, camarazii se deşteaptă, zdraveni şi bine dispuşi. Parcă sunt alţii. Incepem serviciul la bord, ca în zilele bune. Spălăm puntea, pompăm apa. Echipajul, cam ciufulit de ieri, îşi face toaleta şi toţi suntem înviorați.

Mai rămâne să bem „în linişte", o cafea făcută, aşa, în plin larg. Şi găsim din nou că viaţa e frumoasă.

Cu soarele de azi, s'au ivit buna dispoziţie şi puterile noui. „Căpitanul" s'a şi asvârlit în apă şi plonjează în jurul ambarcaţiunei, ca să constate situaţia derivorului şi raportul lui cu plăşile care nu ne-au slăbit, bine înţeles, de ieri dimineaţă.

A sosit momentul să scăpăm definitiv de ele. Dar treaba nu e tocmai uşoară. Am pus în pană, Feodoroff s'a legat peste mijloc cu o saulă şi lucrează, de zor, cu capul sub apă, cu cangea în mână. De pe punte îl ajutăm toţi, cu ramele şi cu ce putem. Dar plonjările sunt obositoare, apa cam rece. „Căpitanul" tremură, dar nu se lasă. Petre, care şi-a amintit de nu ştiu ce lectură din copilărie, imaginează un sistem de respiraţie sub apă, pe care îl experimentăm. Plonjeurul ţine în gură un tub de cauciuc, al cărui capăt îl ţinem la suprafaţa apei. Dar nici asta nu merge şi scafandrul iese, curând, la suprafaţă, vânăt şi cu periscopul improvizat în dinţi.

După o luptă de o jumătate oră, cu ajutorul lui Dumnezeu, am scăpat de un maldăr de frânghii, de geamandure şi cârlige, care ne-au făcut atâtea necazuri. Şi nu prinsesem măcar un morun.

Imbarcăm pe „căpitan" care dârdâe de ţi-e mai mare mila. Dar nu se lasă el cu una cu două. Trebue să mai încercăm şi repararea elicei. E vorba să batem, pe sub apă elicea în arborele ei, al cărui ghivent trebue, în acelaş timp, potrivit dinlăuntrul ambarcaţiunii. Treabă grea şi migăloasă, la care ne ostenim cu toţii, fără mare succes.

Prietenii Petre şi Wadin, plonjează şi ei şi îşi încearcă puterile. Dar tot „căpitanul" săracul, pe care îl bombăneam ieri, izbuteşte, după o muncă istovitoare de încă o jumătate de ceas, la apă. Câteva lovituri de toporaş, date, cu greu, pe sub apă, au înţepenit axul elicei în ghiventul ei.

Şi mult ne minunăm şi nici nu ne vine a crede, când vedem că elicea se învârteşte, ca ori ce elice, când cu precauţiuni nesfârşite, şi cu frică mare, am pornit motorul. Avem elice ! Un păhăruţ de cognac, pentru încălzirea scafandrului şi pentru succesul nostru.

Trimetem pe Eftimie să se mai odihnească, în postul de la prova, şi pornim cu motorul spre Vest, ca să avem în vedere coasta.

Curând zărim un ţărm nisipos, cu dune nesfârşite şi câteva colibe sărăcăcioase de pescari. Am ieşit, după toate semnele, mult mai la Nord de Portiţa, ceia ce înseamnă că am mers foarte încet toată noaptea şi că, până la Constanţa, mai avem vre-o 50—60 mile, de coastă.

Odată în vederea ţărmului, stingem motorul şi urmăm cu pânze drumul spre Sud.

E ora 11 dimineaţa şi o vreme minunată. Pescăruşii se iau la întrecere cu noi, şi Petre, care şi-a reluat rolul de fotograf, se strădueşte să-i prindă pe placă.

E întâia zi de navigaţie normală la mare şi suntem voioşi ca în ziua plecării. Priveliştea largului e odihnitoare. Linia purpurată a zării, nu ne-a plictisit încă. Un punct negru saltă, undeva, departe. Vre-o lotcă singuratecă de pescari, de sigur.

Ne gândim la viaţa grea a acestor vânjoşi oameni de mare, care stau zile întregi în larg, în bărcuţele lor uşoare, fără confort, fără motor şi fără busolă, şi care nu se turbură de micile necazuri ale mării, ca anumiţi navigatori, pe care îi cunoaştem noi...

In tribord, ţărmul, pe care îl vedem în răstimpuri, e acelaş mereu acelaş. Am recunoscut, sau, mai bine, am crezut că recunoaştem, pichetul dela Portiţa, pe unde „căpitanul" nostru a ieşit anul trecut la mare, cu yola lui „Alfa", într'o croazieră aventuroasă, care s'a isprăvit cu o eşuare dramatică, aproape de Capul Midia. Feodorof ne arată brizantele peste care a ieşit cu „Alfa", trăgând vârtos la rame, în luptă cu un curent puternic.

Avantajul unei ambarcaţiuni mai mici este că te poţi apropia de ţărm, şi poţi, la nevoie, să ieşi la plaje, cu val mic, sau chiar cu val mai mare, fără riscuri prea mari. Cu „Santa-Maria", trebue să priveşti ţărmul dela oarecare depărtare şi să ai câteva noţiuni de navigaţie de coastă.

Dar, ne întrebăm noi, cum te-ai putea orienta pe această coastă, pustie, joasă şi monotonă, în care nu poţi găsi un singur punct de reper pe câteva zeci de mile? Hotărît, Sulina-Constanţa nu este o etapă ideală pentru o croazieră de plăcere.

Această gură a Razelmului e barată de bancuri înalte de nisip care nu permit decât trecerea bărcilor cu pescai mic. Odinioară altfel trebue să fi fost. Acum 2600 de ani, pe când coloniştii din Milet, puneau temelia *Histriei*, pe malul lagunei, care astăzi se chiamă Sinoe, corăbiile lor pătrundeau prin Portiţa şi poate prin alte guri, astăzi astupate de nisipuri. Apa a scăzut, ruinele portului au rămas pe uscat şi Sinoe e astăzi un lac cu o adâncime de câţiva decimetri.

Tot la Constanţa, în portul de yachturi

De altfel, această măreaţă cetate a Histriei, pe care a desgropat-o Vasile Pârvan, era, cum o arată numele, cetatea Istrului, a Dunărei. Portiţa putea fi deci socotită, pe atunci, ca o gură a Dunării, de care Razelmul de acum era desigur, legat, prin canale navigabile, care ar trebui căutate.

Şi gura lagunei, Portiţa sau portiţele de pe atunci, trebue să fi fost însemnate cu vre-un far sau vre-o baliză oarecare, căci altfel cum le-ar fi nimerit corăbierii veniţi dela capătul lumei?

Dar astăzi nu mai e pe aici nici o baliză şi nici un semn ca să arate drumul spre cetatea năruită. Să ne îndreptăm deci spre Tomis.

A trecut de ora 1, când Doamna cambuzieră se îndură să se gândească la echipajul înfometat. E primul prânz ca lumea pe care îl luăm dela Sulina, căci ieri, Vineri fiind, am postit negru. Soţia mea e convinsă că Vinerea e o zi „bună". Ne întrebăm şi ne minunăm cum ar fi fost ziua de eri dacă era o Marţi. Ne întrebăm şi, bineînţeles, îmbucăm.

In timpul ăsta, vântul a scăzut şi suntem siliţi să punem motorul, ca să-l mai ajutăm. Dar acest procedeu mixt nu e prea spornic. Propulsiunea motorului e încetinită de rezistenţa pânzelor. Şi pânzele pierd uneori vântul din pricina vitezei motorului. Bilanţul e dificitar.

Am coborît, deci pânza şi mergem cu motorul de câteva ore, ţinând la limita vederii, ţărmul în tribord.

Ceasurile trec încet, fără întâmplări şi fără schimbări de privelişte. Toate întâmplările s'au adunat într'o zi, adică ieri. Pe aici nici măcar cârmace nu mai vedem.

La un moment dat, pierdem ţărmul din vedere şi vrem să controlăm capul la compas. Ţi-ai găsit: la compasul nostru, roza vânturilor se învârteşte turbată, în toate sensurile.

Eftimie se uită îngrijat la instrumentul lui, care nu i-a mai făcut, pe semne, asemenea năzbâtii. Se uită cercetător împrejur şi apoi ne încredinţează secretul:

— „Aicea este un magnet undeva". Este, cum să nu! Asta înseamnă că, la anul, când, nădăjduim, ne vom instala un compas la bord, să avem în vedere aceste fenomene, dacă nu vrem să vedem, ca acum, compasul năucit de magnetoul motorului.

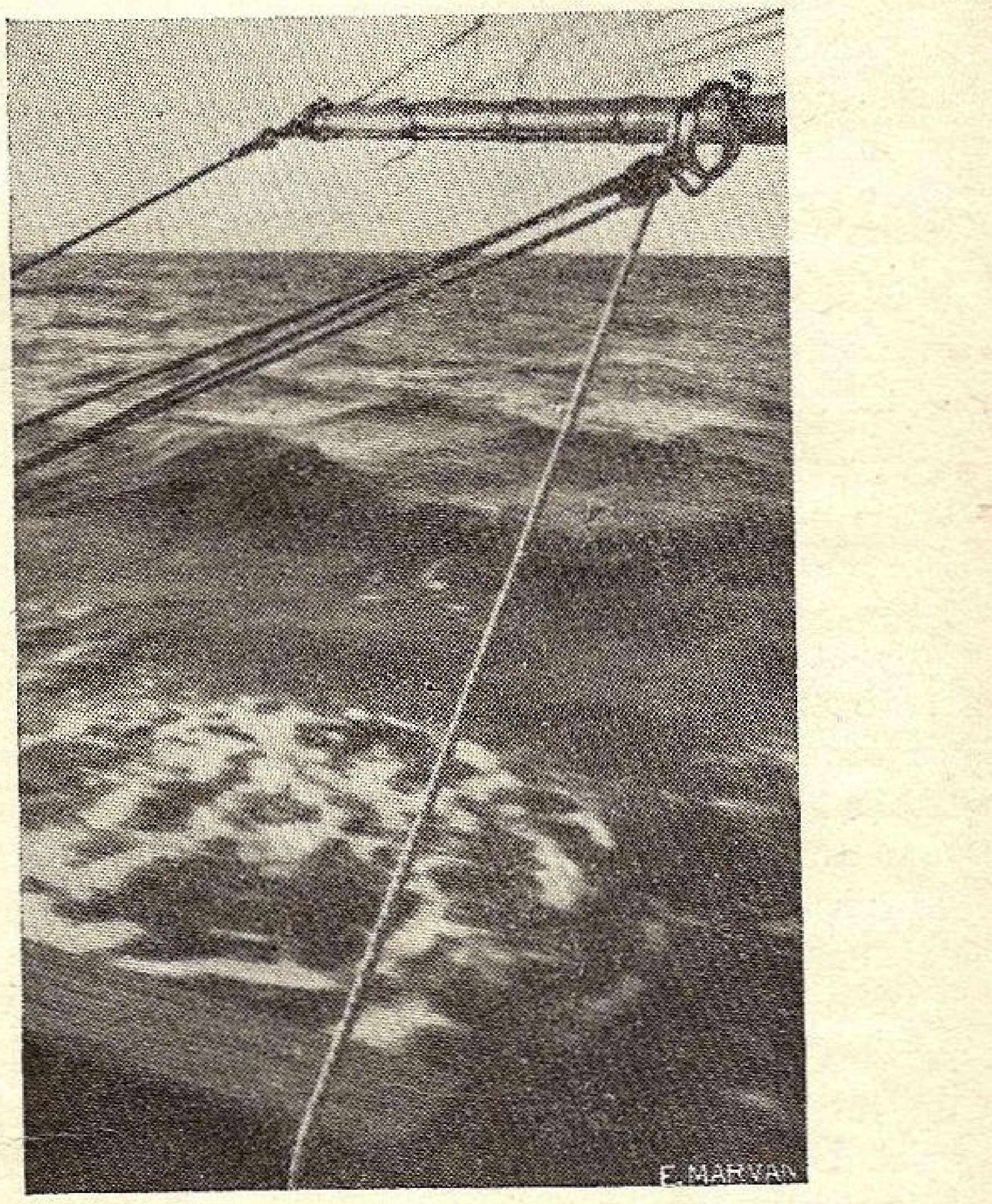
A început să se insereze, şi marea, calmă până mai adineaori, începe să se monteze. Tangajul creşte. Primim în provă valuri care stropesc puntea. Ne mai întindem pe culcuşuri, ca să mai treacă timpul.

S'a întunecat şi drumul e acum şi mai monoton. In schimb trebuie să fim cu ochii în patru, ca să ne depărtăm de ţărmul nebalizat, care ne ameninţă. La un moment, dunga joasă a coastei, pe care abia o ghicim, se înalţă spre larg, într'un dâmb, pe care licăresc lumini slabe.

Controversă: ba e Capul Midia, ba nu e Capul Midia.

Nu ştim dacă e Midia, nici nu ştim bine dacă e un cap, dar ar putea să fie. Cei vechi învăţau navigaţia în proverbe. E o vorbă care sună: *„Qui veut vivre vieux marin, doit saluer les grains et arrondir les pointes"*. Să salutţi grainurile, înseamnă să reduci pânza, iar să rotunjeşti capurile, e ceia ce facem noi acum, punând cârma babord şi depărtându-ne în larg.

Ceasurile trec din ce în ce mai lungi. E ora 10, e ora 11. Aşteptăm în provă luminile Constanţei, care întârzie dela întâlnire. Se poate spune că le aşteptăm cam cu prea multă nerăbdare, ca oamenii nedeprinşi cu lungile curse.



Ca o coardă de vioară tremură scota întinsă

Motorul, care merge de vre-o zece ore, fără întrerupere, ne mai nelinişteşte şi el cu câte un „rateu!". Ba, la un moment dat, se opreşte scurt, fără aviz prealabil, tocmai când ne cam apropiasem de coastă. Ridicăm repede pânza, care ne va permite cu o adiere slabă, să nu ne lăsăm derivaţi, şi procedăm la „demontarea" jicleurului.

Câteva clipe de emoţie. După 10 minute, pornim din nou.

Alte neliniști ne pasc. Benzină nu mai e decât pentru un ceas, două. Punem deoparte câțiva litri de rezervă, pentru manevrele de intrare în port.

Cu binoclul la ochi, soția mea are ambiția să fie cea dintâiu care să ne vestească luminile Constanței. Stăm la postul de comandă, cu ochii ațintiți înainte. Timpul trece încet. In cabină, de oboseală și de așteptare, se moțăie.

Ni se năzăresc fel de fel de vedenii. Unul vede lumini în babord, spre larg, altul a văzut ceva în provă și, până la urmă, nu vedem nimic. Continuăm drumul cu încordare și cu neliniște. Benzina a scăzut mult, valurile ne încetinesc iuțeala.

Ne mângâiem cu gândul că luna, aproape plină și lumina stelelor scad, de sigur, vizibilitatea farului, care nu poate fi prea departe.

Ne-am obosit ochii scrutând zarea.

Ne așteaptă încă o noapte de navigație?

In sfârșit „cineva" a strigat:

— "Lumină, lumini înainte!" Și strigătul e reluat în cor de tot echipajul.

De data asta sunt într'adevăr lumini, lumini multe, și care se înmulțesc dealungul coastei, cu cât ne apropiem.

Punem prova la ele, și așteptăm să le vedem mai lămurit.

E Constanța, e Mamaia?

Nu știm ce i se năzărește lui Eftimie că ne trage un duș:

— „Nu e Constanța!" Suntem indignați:

— "Da' ce e Barba?!"

— „Nu știu ce este, dar nu e Constanța! Știu eu cum e Constanța!"

E absurd. Ce poate să fie? Mangalia? Movila? sau poate... Varna?

Barba Eftimie s'a zăpăcit și el tocmai la mal.

E Constanța. Incet, încet, se deslușesc luminile de la Mamaia. Uite digul, uite și farul.

Ne-am liniștit. Ne-am liniștit și... ne-am întristat.

Așa e decând lumea. Bucuria ajungerii la țintă e turburată de tristețea sfârșitului călătoriei. Fie ea o călătorie cu mici necazuri, ca a noastră.

Croaziera noastră, călătoria noastră de vacanță, s'a sfârșit.

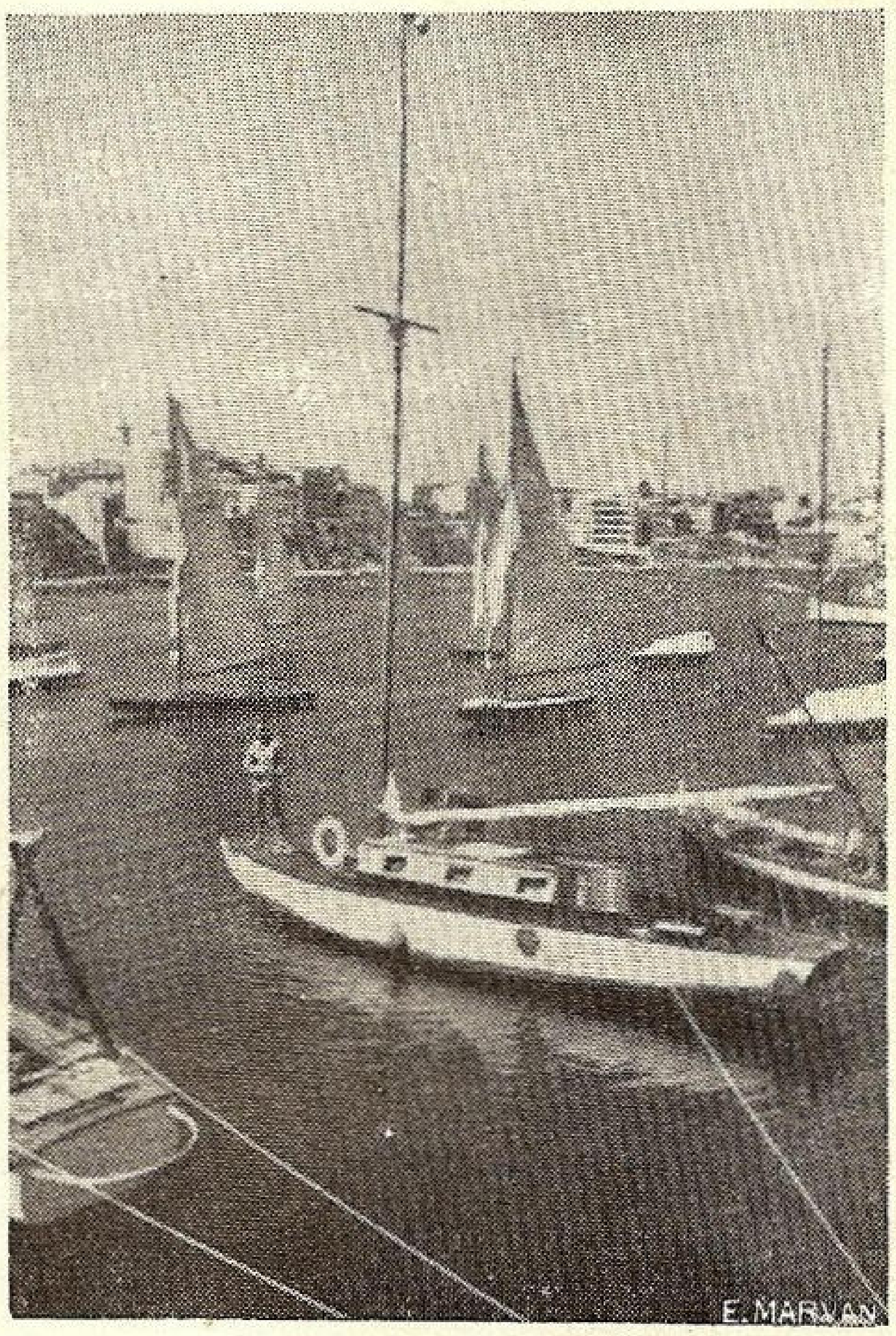
Aprindem focurile de drum și punem capul pe far.

Sunt două săptămâni încheiate de când am pornit din Oltenița, într'o dimineață veselă, și am străbătut până aici nu mai puțin de 600 de kilometri. N'am făcut nici-o ispravă deosebită. O simplă plimbare, care mâine va fi tot așa de obișnuită ca o excursie, în automobil, pe Valea Prahovei.

Singurul nostru merit, dacă este un merit, e că am aplecat urechea la chemarea acelei zeițe zburdalnice, care te scoate din viața tihnită, și te duce să cutreeri, fără rost, munții sau apele.

De departe, sau de aproape, cine n'o cunoaște? E *Aventura*. Zâna noastră a fost o *aventură* mititică, sfioasă, dar tot cu A mare trebue s'o scriem.

Mă gândesc că, în fiecare om cumsecade doarme un marinar. Dacă îl scoți în larg se însuflețește, se agită, și se simte în lumea lui, între cer și apă. In tovărășia lui te deprinzi să te scuturi de neurastenia orașelor mari și înveți multe.



«Santa Maria» se odihnește...

Și noi am învățat multe de la timidul marinar din noi, pe care peste câteva clipe, îl părăsim ca să devenim citadini.

E ora 1 și jumătate noaptea. Intrăm în portul adormit. Ne căutăm calea, cu băgare de seamă, printre bastimente, și găsim, după câteva opriri, bazinul Yacht Clubului R. R., unde ancorăm.

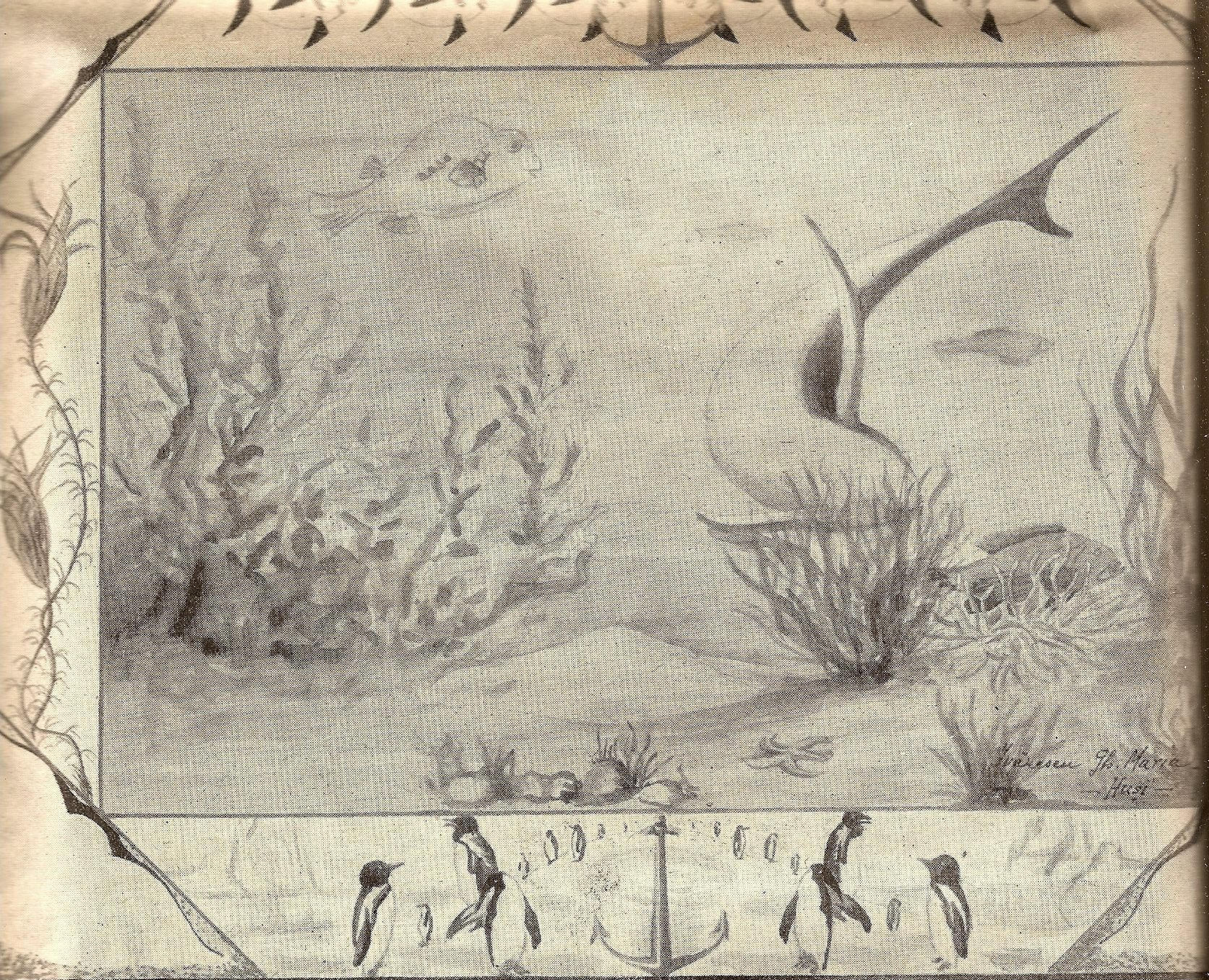
Am pus piciorul pe uscat. Suntem după cincizeci de ore de navigație neîntreruptă. Am făcut, de la Sulina două zile și două nopți.

E cam mult, dar așa a fost.

GDYNIA-AMERICA
LINII DE NAVIGATIE S. A.
Reprezentanța Generală ptr. România
BUCUREȘTI ✱ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide și luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri și poștă.

✱ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York și înapoi.
✱ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires și înapoi.
✱ Constanța — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanța.



Premiul I la concursul de desemn *Grădina din fundul apelor* Ivănescu Gh. Maria
Bacalaureată, Huşi

DACĂ AŞ AVEA O BĂRCUŢĂ !

de DRAGUŞANU DORINA *)

Dacă aş avea o bărcuţă, o bărcuţă a mea, unde aş călători ? !...

Iată o întrebare cu mulţi „dacă" şi la care dau năvală multe răspunsuri. Se îmbulzesc dorinţele mele de parcă aş avea o bărcuţă aievea, care n'aşteaptă decât să pornesc cu ea pe ape, peste mări şi ţări. Şi plec cu barca gândurilor mele departe, departe de tot.

Aş dori să cutreier cu ea cetatea dogilor. Să fie clar de lună cu raze blonde ce se joacă sglobii pe undele liniştite ale apei, s'aud plânsul îndepărtat al unei ghitare şi sgomotul de aripi frânte şi lovite de ape al vâslelor unei gondole.

Sau aş vrea să cutreier Bosforul, dar nu cel de acum. Aş vrea să văd Bosforul de altă dată, cu valuri cu mlădieri de vestale, cu minaretele-i minunate, cu cadânele lui Pierre Lotti şi plimbări cu barca sub văluri fine ca ale turcoaicelor cu ochii negri.

Şi mă mai îndeamnă sufletul să pornesc spre ţara valsurilor şi a surâsului, spre Viena de altă dată. Dece oare mă îndeamnă gândul spre trecut şi nu mă chiamă prezentul ? !...

Poate unde am eu credinţa că civilizaţia mai şterge şi farmecul şi pitorescul locurilor minunate prin primitivismul lor. Civilizaţia, în astfel de locuri, e ca un fard pe un portret de madonă : îi ia din puritate.

Dar nu aici mi s'a oprit bărcuţa gândului meu. Ea îşi îndreaptă silueta sveltă şi elegantă spre apa cântată din vremuri vechi şi până azi, spre Volga Rusiei de odinioară, nu de acum. Spre Volga cu cântece de pescar, îngânate pe coardele balalaicei de un rus cu barba lungă şi blândă şi ochi în cari s'a rătăcit o rază albastră a haosului ceresc !...

Frânturi de vis şi gânduri !... Trecutul nu se mai întoarce şi dece să nu-mi îndrept paşii sufletului spre locurile dragi și frumoase ale României noastre! E atâta poezie și în apele ei!... Delta Dunării. Oare câți au văzut-o și, mai ales, câți au trăit și-au căutat să-i pătrundă până în adâncimi, misterele și tăcerile ei!

---

*) Premiul II la concursul L. N. R.

Nici eu n'am văzut-o. O cunosc din descrierile scurte ale altora, din geografie și mai ales din hoinăreala gândurilor mele.

Și voiu porni și-acum prin deltă într'o călătorie de plăcere, cu zâmbete, fără cucoane cu nervi sau chiar domni cu frică de apă. Căci nu găsesc frumoasă o plimbare cu barca dacă nu tragi tu la rame, sau dacă nu ești aproape singur. Să te lași pradă valurilor și gândului, culcat alene în fundul bărcii, să rătăcești printre sălcii și vise, ce poate fi mai plăcut!

Plimbarea mea însă nu o voiu face singură. Poate pentrucă sunt locuri necunoscute mie, poate că vreau să văd ce nenorocire mi se va întâmpla, căci superstițiile marinarilor exclud fetele din călătoriile pe apă.

De acum plec la drum, drum lung, cu jurnal de bord fără date fixe. Voiu pleca din portul în care am ancorat de câțiva ani și cu locuința: din Hinog. Nu e un port din care pot pleca vapoare, nu e un port pe care-l poți găsi pe o hartă geografică, însemnat nu cu roșu, dar nici printr'un punct măcar. E un prea modest cheu în apropiere de Cerna-Vodă și numele lui degeaba va fi căutat printre amintiri și cunoștințe.

Plec din Hinog cu bărcuța mea numită „*Marinella*". Dece se numește astfel? Pentrucă sunt fiică de marinar și o mare admiratoare a mării și numele acesta e mai aproape de ceiace mi-e atât de drag.

Marinella nu e mare și nu e loc în ea decât pentru două persoane. In urma mea pornește-o altă barcă mult mai mare căreia nu-i pot spune „bărcuță". Suntem mulți. Pornim într'o dimineață de vară, când aurora sângeră și după dealuri se ridică o boare umedă și un miros pătrunzător de iarbă udată de lacrimile dimineții. Plecăm pe Dunărea Albastră a lui Strauss, conturată de sălcii pletoase. E apa ce o avem în apropiere, s'ar putea zice la un pas de noi. Suntem veseli toți și-avem grija de a ne fi urcat cu dreptul în barcă și cu un „Doamne ajută" în gând. Și-am plecat. Incet, încet, ne obișnuim cu apa. Dece ne-am teme de ea!?... Fratele meu are și manualul de înot cu el, așa că pot fi în cea mai mare siguranță.

Mi-aduc aminte astfel cum am învățat să înot.

Eram mică de tot și de statură și de ani. Pe atunci ne adăpostea, sub aripile cerului său, bătrânul Tomis și plaja „Trei papuci" era renumită: ea ne încălzea trupurile în nisipul ei arzător sau ne îmbrăca în haine sdrențăroase când, ieșind din valurile jucăușe ale mării, ne trânteam în grabă în nisip, pentru ca mama să fie nevoită a ne expedia iar în apă să ne curățim. Mama, ca și doctorul, ne lăsa în apă doar cinci minute, contrar nouă, care înțelegeam aceste minute să fie pentru plaje și restul în apă. Baia noastră era însă numai la mal. Eu aveam admirație și teamă pentru cei ce se avântau în larg. Voiam să înot și eu, să sparg și eu valurile cu trupul, nu să le sar la mal, de mână cu ceilalți. Am fost fericită când ne-a promis tata că vine la plajă cu noi. Parcă văd și acum cum ne lua pe fiecare pe rând în brațe și ne ducea spre larg. Imi plăcea marea agitată și mă simțeam încântată să fiu ridicată în ritm egal de valuri. Mai târziu dând din picioare, apoi și din mâini, am ajuns să mă pot avânta și singură, fără sprijin. Și regret acum că am uitat acest sport care-mi dădea o independență de pământ și de lume. Dar broaștele și nămolul Dunării, oricât de albastră și cântată e ea, nu m'au putut hotărî să continui aci ceiace învățasem la mare cu atâta drag. Și mi-e rușine de mine acum să mă duc la plajă la Constanța și să intru în apă la mal, așa cum făceam când eram mică. Prefer să nu fac baie și dacă mi-ar recomanda acum doctorul soare, mama poate fi sigură că i-ași urma prescripțiile.

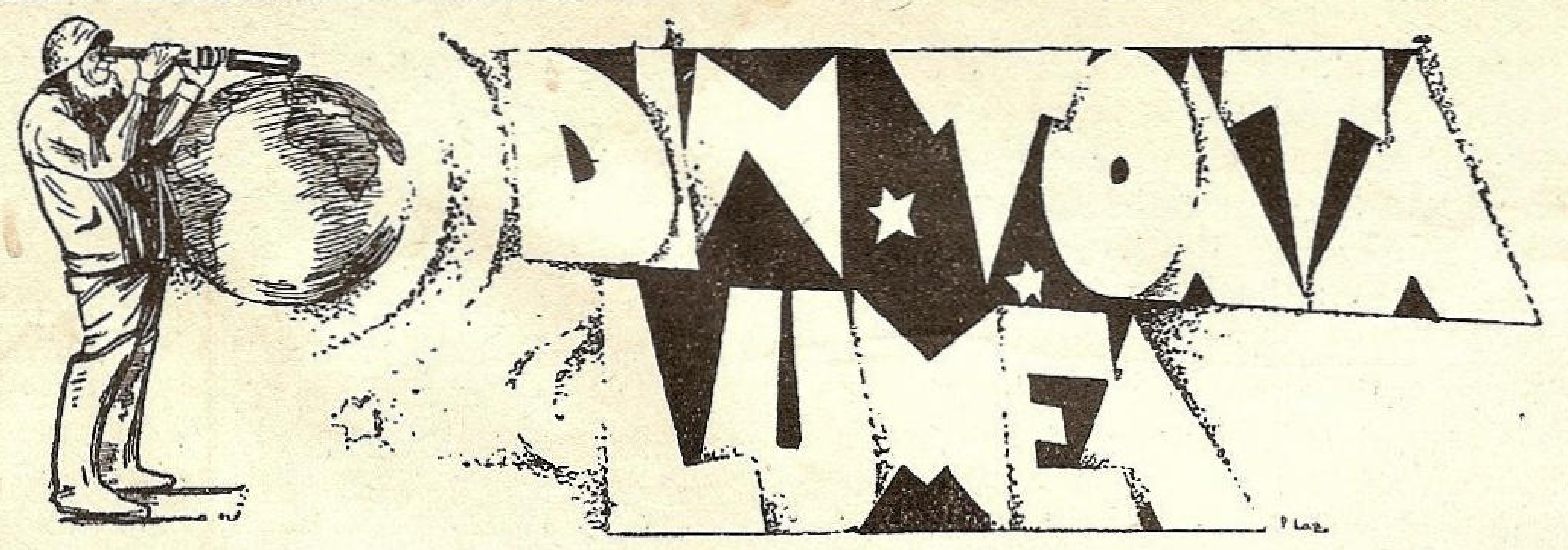
Dar *Marinella* mea e departe. Poposim câte-o noapte pe maluri, în corturi, cu țârâit de greier, foc și fum contra musafirilor nedoriți, țânțarii. Un câine dela o stână ne cheamă să-i ținem de urât. Luna își arată ochii ei zâmbitori și mirați ca ai unui copil ce a uitat să mai privească și în altă parte, jucăria mirându-l și plăcându-i. Și ce nu i-ar place lunei când jucăria ei sunt niște excursioniști ce se cred mari și tari, și cum n'ar zâmbi ironic și îngăduitor.

Şi merge *Marinella* mea zi după zi și noapte după noapte. Nu străbate mări și țări, însă, ca și în poveștile lui Creangă: înainte mult mai este.

Nu-i obosită *Marinella* și nici vâslașii. Cei din barca următoare se schimbă mai des la rame. Trag și eu atât cât pot. Am bătături în palme și în atingere cu lemnul lustruit al vâslei mi se par enorme. Am început a intra în Deltă. Se lasă seara cu văluri diafane. Se urcă luceafărul în înălțimi pentru a privi chipul fetei de împărat. Clipocește apa în jurul vâslei ce o lovește cu putere și pădurea de sălcii e credincioasă ecoului. Suntem în apropierea unui sat de lipoveni. E ajun de Duminică S'aude toaca bătând rar și-acelaș „Doamne ajută", ne răsare în gând ca și la plecare. Se văd coline și năvoade întinse la uscat. Mai departe un foc, în jurul căruia s'au strâns lipovenii cu bărbi lungi la sfat. Unul bătrân își povestește tinerețea cu pufăeli leneșe din luleaua învechită de vreme. Suntem primiți în cercul lor cu multă voie bună. Ne așezăm și-i rugăm să-și continue poveștile. Miroase a pește peste tot, un miros plăcut. Și în timp ce-i ascultăm ne înfruptăm cu aceste bunătăți.

Târziu, luna și-a adus aminte iar de noi. Ne caută în *Marinella*, dar ea e goală. Ingrijorată, face ochii mari de copil speriat: și-a pierdut jucăria. Și gura ei strânsă, gata de plâns, ia proporții destul de mari și isbucnește în râs regăsindu-ne. Un râs argintiu ca și razele ei reflectate pe oglinda apei. Și face tumbe nebunești printre stele. Lipovenii s'au ridicat pentru rugă. Cu capetele plecate, cu mâinile împreunate în fața focului, a cerului, a apei și a Celui de Sus, își îngână rar mulțumirea către Domnul. Noi ne-am strâns în jurul focului mulțumiți și plini de melancolie. Un poet și-a scos creionul și carnetul și cântă feeria unei nopți în Deltă. Plâng coardele unei balalaici în tăcerea nopții, singurătatea Deltei și-a marinarilor plecați pe valuri. Ii vor înțelege oare vreodată acei ce stau pe pământ pe acei ce cutreieră mările!?... E atât de greu!... Privesc în jurul meu: e pace. Lipovenii dorm. O salcie bătrână și-a aplecat barba deasupra apei. Un greier face o serenadă din cobza-i cu coardele rupte și prăfuite unei furnici sentimentale. Și Dunărea curge încet, încet, ducând cu sine poveștile marinarilor și amintirea *Marinellei*, care și ea e melancolică. Poate îi e dor de Hinog. S'a oprit firul gândurilor. Un țânțar obraznic a găsit de cuviință să ridice un mușuroiu pe mâna mea și înțepătura lui mă supără. Unde-i oare *Marinella*, unde-i Delta, unde-i luna și balalaica? Nu sunt, n'au fost. Ce-ar fi să fie?!... Zâmbesc. Sunt doar la birou, deci deocamdată nu se poate. Oare n'a fost nici o nenorocire?!... Nu! S'a răsturnat doar luna printre nori și *Marinella* a sburat departe în gândul și sufletul meu, ducând cu ea un zâmbet și-o amintire!...

DRĂGUȘANU DORINA, elevă
Hinog-Cernavodă



O CĂLĂTORIE INTERESANTĂ IN 1842

Trei vapoare (pyroscafe) ale flotei papale au traversat Franța

Pentru necesitățile navigației pe Tibru și pe litoralul italian precum și pentru dragajul fluviului Tibru, Sfântul Scaun a comandat în Anglia trei vapoare.

Corpul de fer a fost construit de M. Ditchburn & Mare iar mașinile de Scaward & Capel.

Aveau câte 60 tone deplasament, 30 c. v. la mașină și se numiau: Archimede, Papin și Blasco de Garoy.

Cele trei pyroscafe au fost luate în primire de Lt.-Colonelul de Marină Cialdi, din marina pontificală și armate cu marinari italieni dela Arsenalul din Civita-Vechia.

După ce au făcut diferite probe pe Tamisa, au plecat spre Franța la 29 Mai 1842, sosind la Fécamp la 30 Mai, apoi la Havre la 31 Mai. De aci itinerariul a fost stabilit pe râuri și canale și anume: pe Sena—Yonne — Canalul Burgogne — Saône și Rhon care părea cel mai scurt (1346 km).

Dela Havre la Paris au mers cu mașini, ca pe mare. Plecați la 3 Iunie, ajung la 5 Iunie la Rouen, apoi Vernon—Meulon—Maison Laffite iar în seara de 8 Iunie acostează la Paris. Aci au loc discuții ample asupra situației itinerariului; s'au ales alte itinerarii. Insă de aci înainte navele urmau să fie remorcate și deaceia li s'au demontat roțile cu sbaturi cari ocupau loc mult.

La 18 Iunie pleacă spre Berry, remorcate de cai. Merg astfel pela Saint Mamert, Corbeil, Saint Forgeon, Melun, Herissy.

Pe canalele Loing și Briaire, remorcarea a fost făcută de oameni.

Pentrucă fundurile totuși erau prea mici, a fost nevoe să se mai demonteze și o parte din mașini pentru ca pescajul navelor să fie mai mic.

La Saint Mamert s'au mai demontat și alte piese, nerămânând la bord decât cilindrii căldările și pompele de aer. Tot ce fusese demontat a fost transportat pe plute.

Dela Briaire la Digoin, remorcajul e făcut de cai, dela Digoin la Chalon, de oameni; aci s'au mai demontat și căldările, pasarela și puntea, căci apa scăzuse cu vreo 50 cm. Dela Chalon la Lyon iar au navigat remorcate de cai; se făcuse acum o caravană lungă care înainta cu precauțiune și fiind precedată de o barcă în care un marinar sonda mereu pentru a găsi canalul navigabil.

La Lyon situația s'a îmbunătățit căci Ronul are apă suficientă. Dela 28 Iulie până la 10 August cu „mijloacele bordului" s'a reinstalat totul și pyroscafele au recăpătat aparența de vapoare de mare.

Dela Lyon au mers cu mijloace proprii (cu mașini) trecând pela Saint-Andéol, Beaucaire și Tour Saint Louis cu destule dificultăți, căci Ronul e destul de repede.

La 15 August au ajuns la mare. — Au făcut escală la Toulon și cu acest prilej au piturat navele, le-au curățat, etc. în vederea sosirii în țară.

Pe Tibru au intrat triumfători, ajungând până la Roma care până atunci nu mai văzuse vapoare intrând cu mijloace proprii.

Călătoria toată a durat dela 29 Mai la 20 August adică aproape 3 luni din care mai mult de 2 luni și jumătate au călătorit prin canalele și fluviile franceze.

Socotim că pentru timpul acela, anul 1842, călătoria aceasta este un bun exemplu de muncă și voință pentru marinari.

PREMIUL VIKINGILOR

Acest premiu în valoare de 10.000 franci, se acordă anual autorului unei opere de aventură *„capabile să suscite gustul acțiunii, calitățile indrăsnelii, energiei și inițiativei"*

Juriul este compus din 26 membri între cari se află și cunoscuții *Luc Durtain, Lugne Poe, Marcel Berger, Octave Aubry, André Maurois, Marcelle Tinayre, Marion Gilbert, André Delacour* și alții sub președința lui *Gabriel Boissy*.

Anul acesta premiul a fost acordat scriitorului *Bernard Frank* pentru romanul marinăresc *La vergue*.

Autorul, normand de origină, a fugit din liceu și pe bordul diferitelor nave cu vele a străbătut toate mările dintre cele două Americi, India, Japonia, Australia, Tahiti; a urmat mai târziu școala de hidrografie din Dieppe, a traversat China Centrală, a făcut parte odată din echipajul doctorului Charcot iar în timpul războiului a fost comandant pe avizo-ul *Nord-Caper* cu care, între alte isprăvi, — în 1915 — a cucerit, la abordaj, o goeletă turcă ce avea la bord pe *Ahmed-Pașa*, Statul Major și 50 infanteriști. Din 1920 demisionează și se ocupă numai cu literatura, publicând *Dix-neuf histoires de sousmarins, Le carnet d'un enseigne de vaisseau. En plongée, La vergue* și o piesă de teatru în 4 acte *L'Idole Rouge*, precum și numeroase conferințe cu subiecte maritime sau exotice.

ODISEIA UNEI CORĂBII CHINEZE IN SECOLUL XIX-lea

In 1846, un ministru chinez, *Keying*, dorind să atragă atenția și simpatia Angliei asupra țării sale a oferit amiralului englez, comandant al navelor din Indiile Orientale, *Sir Thomas Cochrane*, suma de 900 dollari pentru bolnavii de pe nava-spital *Dreadnough*. După acest gest umanitar care i-a atras simpatia englezilor, Keying pregătește o corabie chineză, o *joncă*, în vederea trimiterei ei în Anglia cu mostre chinezești.

Jonca, cu numele *Keying*, avea echipajul format din 26 chinezi, (inclusiv comandantul) și 15 albi culeși de prin porturi, toți însă marinari încercați; la bord mai erau și 24 chinezi între cari și un mandarin cu 3 neveste pe cari le stăpânea cu biciul.

Nava avea, după măsurătoarea chinezească, 700 tone deplasament. In privința aceasta, e interesant de aflat cum se făcea o asemenea măsurătoare în China.

Dacă, spre exemplu, era o corabie cu trei catarge, (așa era Keying) chinezii socoteau drept *lungimea navei,* distanța dintre cele două catarge dela extreme.

Dacă ar fi fost o navă cu două catarge, atunci lungimea navei era distanța dintre catargul dinspre prova și axa cârmei.

Din cauza aceasta, navele străine cari veneau prin porturile Chinei se obișnuiseră să trișeze: un bric englez (navă cu două catarge), la prima sosire într'un port chinezesc, a fost măsurat după tipul navelor cu 2 catarge, însă, comandantul, observând caraghioslâcul sistemului de măsurat, a avut grijă ca data următoare, când a venit în China, să aibă încă un catarg de ocazie, așezat cât mai departe de cârmă, așa ca *lungimea (!)* măsurată din nou, între acest catarg și cel din provă, să fie mai mică decât prima oară și, deci, și tonajul și taxele de *port mai mici.*

După o măsurătoare făcută mai târziu, *Keying* avea 48,60 m. dela un cap la celalt, 7,10 m. lărgime și 3,90 m. înălțime.

Corpul era piturat cu negru și alb. Bordajul dinspre provă era roșu, reprezentând culoarea provinciei Canton! La prova în ambele borduri, era câte un cerc mare alb și negru, reprezentând *ochii* pe care toate navele chinezești trebuiau să-i aibă, pentru a merge pe apă.

Pupa și prova erau foarte ridicate. La pupa se afla un vultur mare cu aripile întinse, sculptat în lemn.

La prova atârna o ancoră mare de lemn, iar la pupa se afla cârma care cântărea 8—10 tone și putea fi lăsată în apă dela 12 la 23 picioare, ținând astfel loc și de derivor.

Catargul dinspre prova era înfipt pe platforma din prova, cel dela mijloc, aproape de centru, iar cel dela pupa, aproape de marginea extremă a pupei. Pânzele erau manevrate de pe punte, cu manevre din fire de bambus.

Corpul navei, din lemn de teck era foarte solid. Viteza era însă foarte mică, chiar pe vânt bun, căci nava nu avea forme potrivite.

Interiorul navei era decorat cu picturi reprezentând *dragoni, tigri, animale fantastice și feroce.* In fundul unui salon lung de 10 metri și lat cât toată corabia, într'o scobitură, se afla statuia unei zeițe aurite, cu 4 ochi și 18 brațe. Lângă ea se afla altarul Zeului Mării, în fața căruia ardea mereu o candelă înconjurată de figuri de chinezoaice, dintre cari unele fumau cu pipa.

Toate aceste detalii au fost date de un francez contimporan, care a vizitat vasul chinez.

La 6 Decembrie 1848, jonca a plecat din Canton sub comanda căpitanului *So-Yin-Sang-Hi* având la bord, în afară de personalul amintit la început, și mărfuri chinezești fine, statuete Boudha, porcelanuri și mătăsuri, cari, la Londra, expuse în saloanele navei, ca într'un muzeu flotant, trebuiau să facă o frumoasă propagandă comercială-artistică pentru produsele chineze.

Astfel a străbătut, cu timp favorabil, marea, până în *Iava.* In strâmtoarea insulelor Sonde, a avut șase săptămâni vânturi potrivnice; prin Martie 1847, ajunsese în dreptul insulei *Mauriciu,* apoi a trecut de *Capul Bunei Speranțe* și la 17 April, în acelaș an, a făcut popas la *Sfânta Elena,* locul de exil al marelui Napoleon.

Aci a luat provizii și apă și a pornit mai departe. In mijlocul Atlanticului a fost întâlnită de nava *Urania,* care i-a mai dat ceva provizii și apă, fiindcă cele dela bord erau aproape terminate.

La 8 Iulie 1847, *Keying* sosește în apropiere de New-York și este adusă în port la remorcă.

Toată lumea privea curioasă la această corabie chinezească, venită așa de departe. Dar echipajul ei nu era prea entuziasmat. De-abia acostară la cheu și europenii au și dispărut, lăsând la bord numai pe chinezi. Aceștia, la rândul lor, sfătuiți de un „binevoitor", făcură proces comandantului, pentru motivul că nu au fost plătiți dela data plecării. *So-Yin-Sang-Hi* le-a promis că le va plăti, după ce se vor fi întors la Canton, din câștigul pe care sigur avea să-l realizeze din vânzarea mărfurilor americane, pe care aveau să le ia la bord, pentru a fi duse la Canton. Dar avocatul marinarilor a cerut neapărat achitarea imediată a salariilor și repatrierea în China în contul comandantului. El a putut dovedi că marinarii fuseseră angajați numai pentru 8 luni și că contractul lor nu prevedea că vor trece de *Batavia* și *Singapur.* Toate sforțările depuse de avocatul comandantului au fost în van, deoarece justiția s'a pronunțat în favoarea echipajului. Nava a fost sechestrată și comandantul obligat să plătească fiecărui ins din echipaj între 100 și 200 dollari ca despăgubiri (după gradul și funcția ocupată la bord). Pentru plata tuturor acestor sume, o a doua judecată a ordonat vinderea la licitație a navei și a tuturor mărfurilor ce conținea. Astfel cetățenii din New-York avură rarul prilej să cumpere, pe prețuri de nimic, obiectele și ștofele de mare preț, cari erau destinate admirației londoneze.

Lemnul de teck al corăbiei a fost cumpărat de negustorii de mobile, cari au lucrat din el paturi, fotolii, scaune și scrinuri foarte căutate. Chiar după 30 ani de la această licitație, încă se mai găseau de vânzare piese din *„lemn dela Keying".*

Și în timp ce oamenii din echipaj călătoreau spre Canton în clasa I, bietul comandant, fără nici un ban în buzunar, s'a întors la Canton, în fundul calei unei corăbii europene, după ce vagabondase prin mai toate porturile americane.

Așa s'a terminat această călătorie de propagandă organizată cu cele mai frumoase și lăudabile intenții de inițiatorul ei.

CENTENAR TRANSATLANTIC

La 4 Aprilie s'au împlinit 100 ani de când prima navă cu vapori, pachebotul *Sirius,* a trecut Atlanticul.

Era o navă cu sbaturi (roți).

La 4 Aprilie 1838, a plecat dela *Cork* (Irlanda) și după 19 zile, la 23 Aprilie a sosit la New-York, unde i s'a făcut o primire triumfală.

O EXPOZIȚIE ORIGINALĂ

La *Boston* (U. S. A.) s'a deschis o expoziție de mesagii cari au fost găsite în buteliile aruncate de naufragiați mai ales de pe timpul când navele nu aveau instalații de T. F. S. la bord.

CARI SUNT CELE 7 MARI PUTERI SUBMARINE

Din revista Ligii Navale Belgiene, aflăm că în lume sunt 715 submarine.

U. R. S. S. ar ocupa locul prim cu 198—200 submarine (nu se poate ști precis, căci rușii țin aceste date în secret); urmează *Italia* cu 129 unități existente sau în construcție, *Statele-Unite* cu 100 unități, *Franța* cu 92, *Anglia* cu 70, *Germania* cu 61 și *Japonia* cu 60. Totuși s'ar putea ca Japonia să aibă mai multe unități.

INFORMAȚII — NOUTĂȚI

Din țară

Coroana Ligii Navale Române

Cu prilejul doliului național, Liga Navală Română și-a făcut dureroasa îndatorire a depune la sicriul Reginei Maria, Ocrotitoarea Ligii dela întemeere, o coroană.

Din partea Curții Regale s'a primit următoarea adresă de mulțumire:

Casa M. S. Regelui
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
LOCO

MAJESTATEA SA REGELE mă însărcinează a vă transmite Inalte mulțumiri pentru coroana de flori depusă la catafalcul Augustei Defuncte.

Mareșalul Curții Regale,
C. FLONDOR

București, 30 Iulie 1938.

Noul doc plutitor a fost adus în țară

Un eveniment în adevăr impresionant: pe lângă vechiul doc plutitor dela Galați, țara noastră s'a îmbogățit și ea cu un doc plutitor pentru navele ce ajung la Constanța.

Cel vechi, fiind mic, nici vasele militare, nici cele comerciale nu puteau face andocarea anuală în țară, obligându-le a merge la Stenia (Istambul) sau Malta. De acum înainte nu numai că vor rămâne în țară milioanele de lei în valută forte cari sburau peste graniță, dar și vasele străine vor găsi putința eventualelor reparații, creând astfel venituri importante.

Afară de această latură economică, docul va însemna un neprețuit ajutor în timp de războí: până acum orice navă avariată urma să fie scoasă definitiv din luptă, neexistând un asemenea doc.

Docul a fost construit la Luebeck și a plecat spre țară în ziua de 9 Iulie, remorcat de 3 remorchere germane. După scurte opriri la Gibraltar, Alger și Malta, a ajuns în perfecte condițiuni la Constanța în ziua de 21 August.

Lungimea docului plutitor este de 150 metri, iar înălțimea de 32 metri. Puterea de ridicare a docului, în mod normal, este de 8 mii tone, iar în caz de forță majoră, poate ridica vase până la 12 mii tone.

Docul este înzestrat cu instalațiuni de pompare electrică, suferind un curent de 440 volți dela țărm.

Toate manipulațiunile vanelor și brațelor de andocare a vaselor se fac în mod automat. Pe bord se găsesc căldări de presiune pentru calorifere și aburi, la vase.

Docul mai dispune de o instalație sanitară modernă și cabine confortabile pentru un echipaj de 20 oameni.

Manevra de scufundare a docului se poate face în circa 20 minute iar manevra de ridicare împreună cu vasul andocat, este de o oră.

Călătoria yachtului „Dris"

Intr'o noapte caldă de August, fără nici o reclamă, fără nici un sgomot, cu modestia care-i caracterizează, au plecat spre zări albastre trei locotenenți de Marină la bordul yachtului DRIS.

Drimba și Isbășescu, de mai bine de un an lucrează tăcuți și stăruitori să-și termine yachtul lor drag și în sfârșit munca le-a fost încoronată de succes, căci bărcuța lor, la care fiecare cui și fiecare șurub a fost pus cu mâna lor, a eșit o minune. Pictorul *Marin-Marie,* care a trecut Atlanticul cu yachtul său *Winibelle II,* desigur că nu ar face nici o deosebire între bărcuța sa și DRIS care e făcut după planurile sale.

Și astfel cei doi proprietari-constructori, împreună cu alt camarad mai tânăr, *Țurcan,* au plecat spre Sud, luându-și rămas bun doar dela 2—3 camarazi cari se aflau pe dig la ora aceia târzie.

Farul dela intrarea Constanței le-a clipit șiret din ochiu și i-a dat în grija celorlalte faruri dela Tuzla-Șabla și Caliacra.

Aflăm că au ajuns cu bine la *Istambul.* Nici nu se putea altfel.

Intre timp, la 15 August, unul dintre cei trei echipieri a fost avansat căpitan: *„La mai mare d-le Căpitan Drimba și să vă'ntoarceți sănătoși cu toții din călătoria începută".*

Către sfârșitul lunii Septembrie, DRIS se va înapoia la Constanța din călătoria întreprinsă în Mediterana.

O frumoasă performanță

Sâmbătă 6 August au plecat din Timișoara cu barca sublocotenentul Mircea Crutescu și fratele său Trotuș Crutescu, spre a face un raid nautic Timișoara-Belgrad-Sulina-Carmen Sylva.

Indrăsneții sportivi au străbătut cu barca următoarele ape: canalul Bega, Tisa, Dunărea și Marea Neagră.

Ofițerii fac parte din Liga Navală Română, iar raidul lor a durat trei săptămâni.

La plecare, au fost de față reprezentanții portului Bega și câțiva sportivi, cari au luat cunoștință de raid.

Ziua Apelor

Tg. Ungheni — Iași

Ca în fiecare an, la subcentrul Tg. Ungheni-Iași, s'a sărbătorit *„Ziua Apelor",* la 26 Iunie 1938, cu un deosebit fast, organizându-se în legătură cu Serviciul Hidraulic din localitate, și un concurs de înnot și vâslit după toate regulile nautice, dându-se rezultatul următor:

1) La concursul de înnot s'au înscris 14 T. P., precum și 8 civili din localitate, dându-se următorul clasament:

I. Bunduc Gheorghe T. P. ctg. 1940.
II. Săcăleanu Vasile T. P. ctg. 1941.
III. Pavliciuc Ioan T. P. ctg. 1941.

Se vinde de:

Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S).

CHERESTEA DE RĂŞINOASE, STEJAR ŞI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informaţiuni:

C. A. P. S.
DIRECŢIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, Bucureşti III
Telefon: 3.31.53 şi 3.31.26

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI
DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

IV. Dupcenco Vasile T. P. ctg. 1940.

2) La vâslit s'au înscris 6 T. P. și 4 civili, clasificarea fiind următoarea:

I. Bunduc Gheorghe T. P. ctg. 1940.
II. Ciuleac Alexei T. P. ctg. 1940.
III. Novarchiu Victor T. P. ctg. 1940.

S'a distins la înot T. P. Bunduc Gheorghe ctg. 1940.

Bălteni-Gorj.

In com. Bălteni, jud. Gorj, din inițiativa d-lui locot. Const. Pârvulescu, comandantul subcentrului P. P. Peșteana Jiu-Gorj, s'a serbat „Ziua apelor", în prezența autorităților locale și cu participarea entuziastă a locuitorilor din comunele învecinate.

Serbarea s'a desfășurat în locul numit „Podul de peste Jiu". Bălteni-Gorj, și a decurs precum urmează:

La ora 10 dim. s'a oficiat, de către preotul local I. M. Păsăriu, un serviciu religios de sfințire a apei. A vorbit apoi comandantul T. P., arătând numeroasei asistențe însemnătatea zilei apelor.

Au urmat apoi concursurile de înot la care au luat parte 10 T. P., 1 gospodar din sat și un jandarm.

Rezultatul concursurilor a fost următorul:

La proba de viteză pe 200 m. liber.

Premiul I: Bărbuțoiu Vasile, T. P., Bălteni.
„ II: Tunaru Grigore, T. P., Peșteana-Jiu.
„ III: Păsăriu Grigore, T. P., Bălteni.

La proba de rezistență pe distanță nelimitată.

Premiul I: Migiu Petre, T. P., Peșteana-Jiu.
„ II: Tunaru Grigore, T. P., Peșteana-Jiu.
„ III: Birău Gr. Ioan, T. P., Bălteni.

Asistenții și organizatorii Zilei Apei, la Peșteana-Gorj.

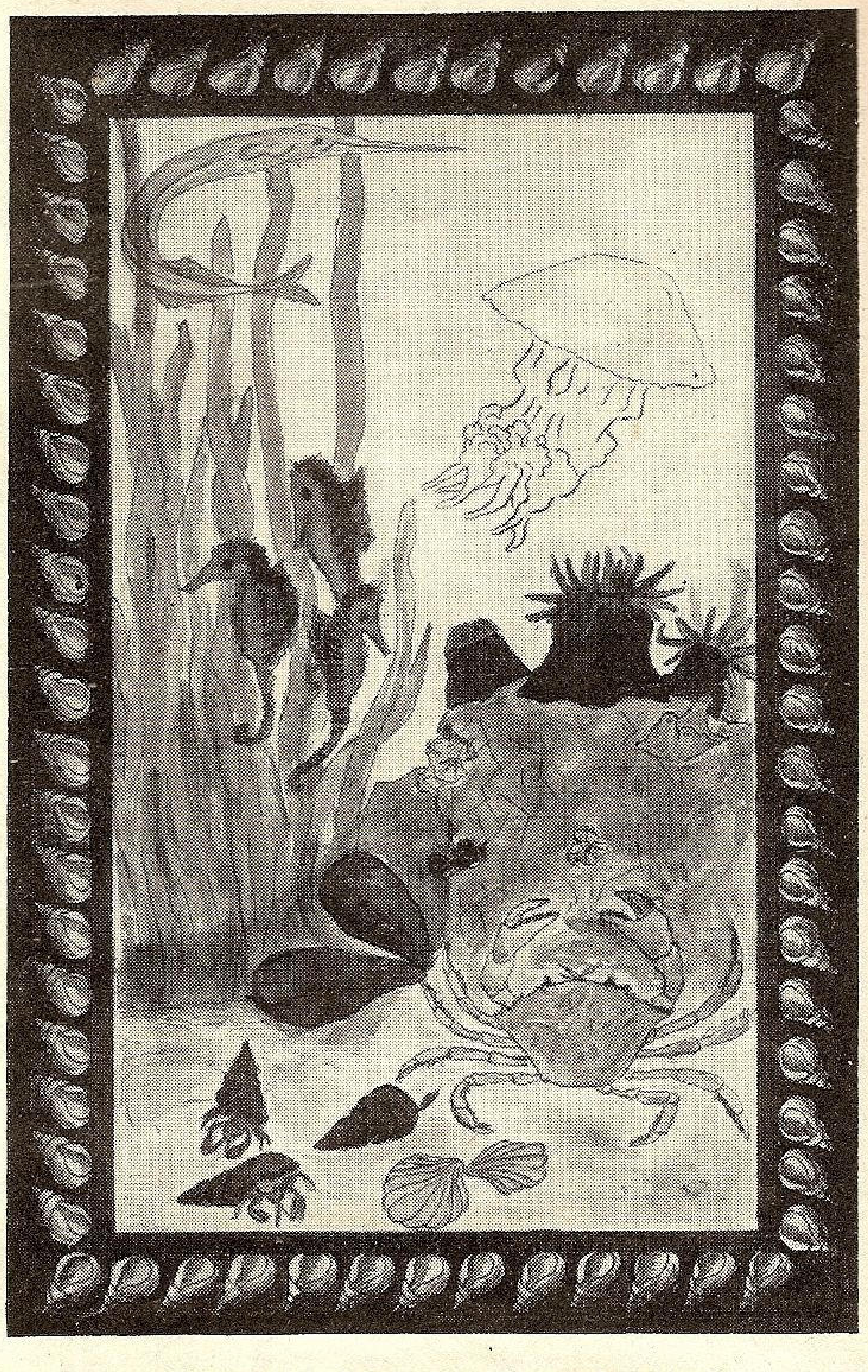
Câștigătorilor li s'au împărțit, de către juriul concursului, având în frunte pe d. cpt. Victor Popescu, comandantul Centrului P. P., premii în bani, în valoare totală de 230 lei.

D. cpt. Victor Popescu a felicitat apoi pe fiecare concurent în parte și pe organizatorul serbării.

Concursul anual al L. N. R.

Ca în fiecare an, Liga Navală a deschis un concurs cu prilejul zilei Apelor. Anul acesta au răspuns 35 de tinere și tineri și anume:

Anghel Emilian, Brăila (desemn); *Anghel Gh. Alexandru,* Brăila (desemn); *Brisbănescu Adrian,* Loco (desemn); *Bonifaciu Sebastian,* Loco (compunere); *M. Climchievici,* Roman, (compunere); *Ciocionică Al.* Loco (desemn, miniatură); *Disescu Radu,* Loco (desemn, literatură); *Drăgușanu M. Dorina,* Hinog (desemn, literatură); *Enache Virgil,* Sibiu (5 desene); *Gheorghiu Paul,* Craiova (miniatură); *Ivănescu Gh. Maria,* Huși (desen); *Maior V. Tiberiu,* Oradea (compunere); *Marinescu Victoria,* (compunere); *Marinescu Tomița, Pitești* (desen, miniatură); *Moldt Gh.,* Arad (miniatură); *Nalbaut T.,* Constanța (desen), *Niță Constantin,* Loco (compunere), *Nițescu Ion,* Loco (compunere); *Nicolau Eugenia,* Loco (compunere); *Orădeanu Titus,* Arad (2 desene); *Petrescu M. Victor,* Boișoara-Argeș (3 desene); *Petrescu Victor,* Deva (3 desene); *Răducanu Constantin,* Loco (desen); *Ștefan I. Ștefan,* Loco (desen); *Schafhütl,* Loco (2 desene); *Zavati Constantin,* Cernăuți (desen); *Zavati Lucreția,* Bacău (compunere).



Premiul II. Grădina din fundul apelor.
Schaffhütl Jean, elev București

PREMIAȚII

COMPUNERE LITERARĂ:

Premiul I: **Răducanu Constantin,** Loco, care a răspuns la toate întrebările. Compunerea va fi publicată în „Marea Noastră pentru tineret".

Premiul II: **Drăgușanu Dorina** elevă liceul „Dr. C. Angelescu", Buzău.

Premiul III: **Bonifaciu Sebastian,** elev liceul CFR., „Aurel Vlaicu", Loco.

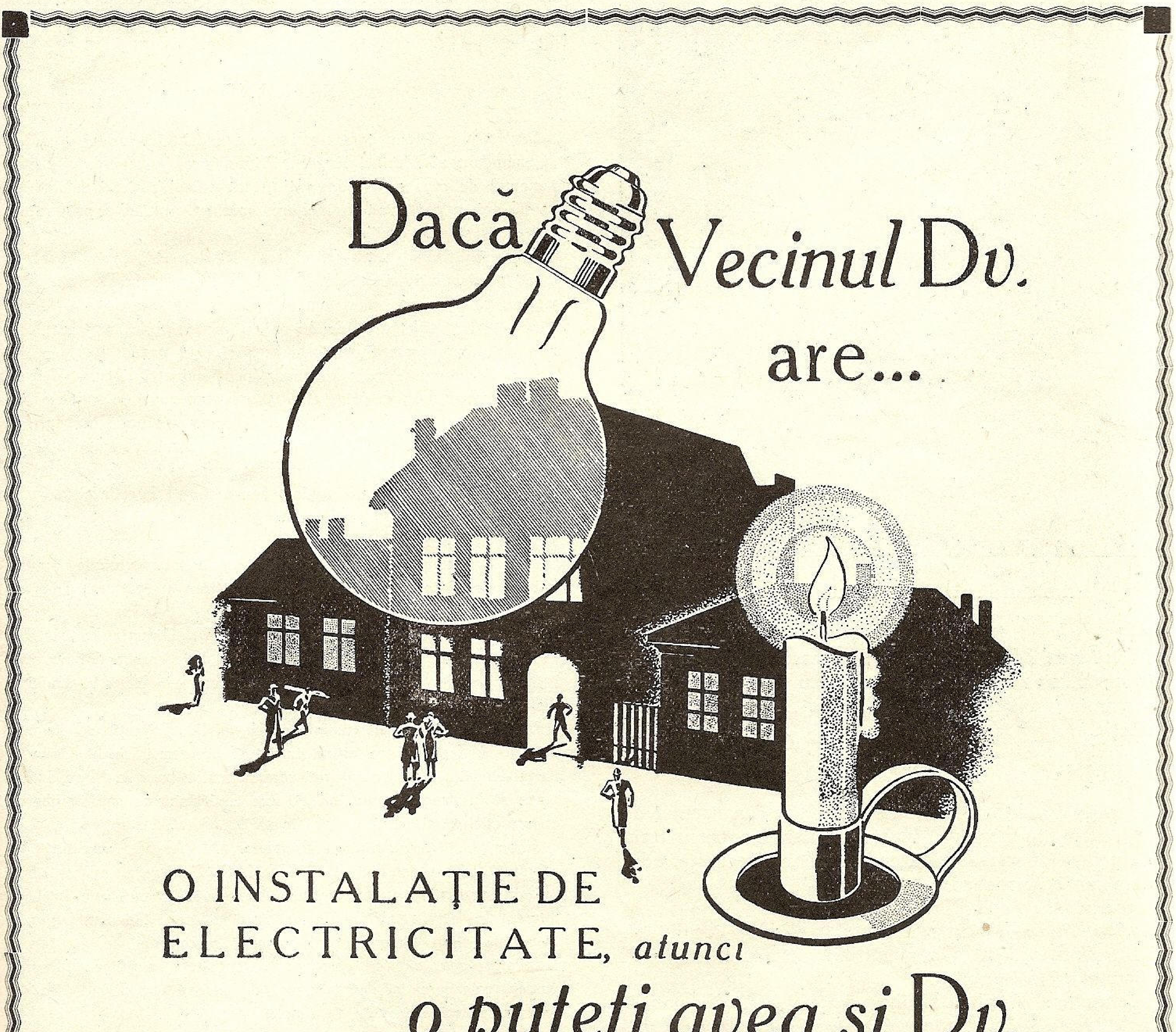
Uzinele PENTA Fabrică

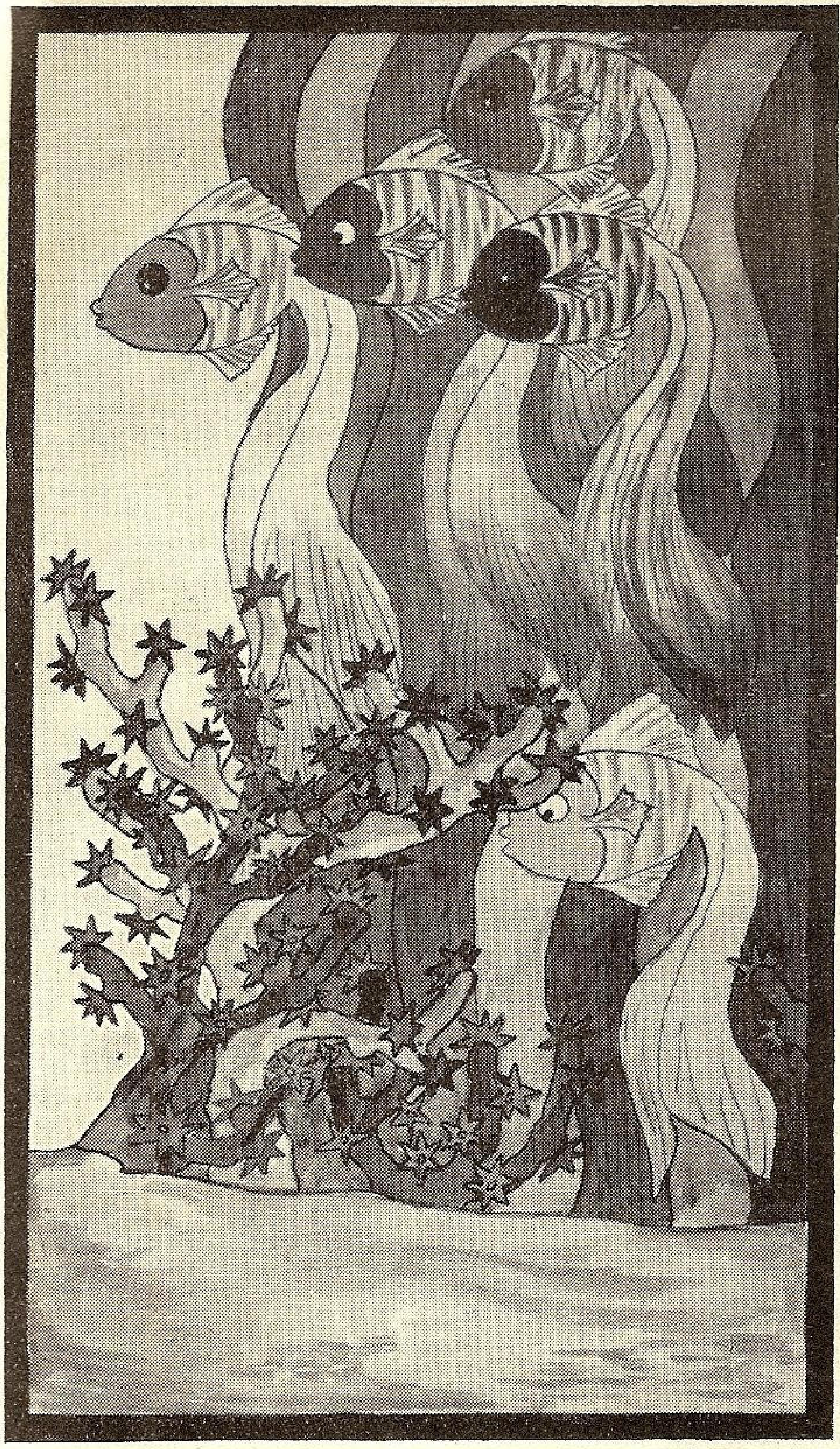
Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11—3$^1/_2$—5 C. P.; K 21 7—10 C. P.
L 41—12—16 C. P.; A 4—20—30 C. P.
precum şi mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acţionate cu benzină, petrol sau motorină
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
Bucureşti, Cal. Victoriei, 86


Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteţi avea şi Dv.



Premiul II. Grădina din fundul apelor.
Schaffhütl Jean, elev, București

Mențiune: M. Climchievici; Disescu Radu; Enache Virgil; Maior Tiberiu; Marinescu Victoria; Niță Constantin; Nițescu Ion; Nicolau Eugenia; Zavati Lucreția.

DESEMN:

Premiul I: **Ivănescu Maria,** absolventă a liceului de fete „Domnița Ileana", Huși, premiată pentru a treia oară pentru delicioasele desene în culori executate, adevărate lucrări artistice.

Premiul II: **Schaffhütl Jean,** Loco.

Premiul III: **Marinescu Tomița,** elev al liceului „I. C. Brătianu" Pitești. Doar mărimea desenului în creion ne împiedică a-l publica.

Mențiune: Anghel Emilia, Anghel Al., Ciocionică Al., Disescu Radu, Drăgușanu Dorina, Nalbaut; Orădeanu Titus, Petrescu Victor, Zavati C.

MINIATURI:

Premiul I: **Cioconică Al.,** elev liceul M. Eminescu, Loco.

Premiul II: **Gheorghiu Paul,** colegiul național „Regele Carol I", Craiova.

Premiul III: **Moldt Gheorghe,** liceul „Moise Nicoară", Arad.

Mențiune: Marinescu Tomiță.

Premianții I și II vor primi, pe lângă un abonament pe un an la revista „Marea Noastră" cu toate suplimentele ei, și cărți cu subiecte marinărești, la alegere. Premianții III, un abonament pe un an la aceiași revistă, iar menționații un abonament pe un an (1938) la „Marea Noastră pentru tineret".

Școlile celor premiați vor primi revista „Marea Noastră" gratuit.

Noui medaliați cu „Virtutea Maritimă"

Prin decretul regal Nr. 2.939 din 14 August 1938, s'a conferit cu ocazia zilei de 15 August 1938, persoanelor civile și militare arătate mai jos, Virtutea Maritimă, clasa III, pentru motivele arătate mai jos:

NAVIGANT

Bărbuneanu Petre, contra-amiral comandantul Marinei Regale: „Comandant al Marinei Regale. Prin munca, priceperea și devotamentul de care a dat dovadă în tot cursul carierei sale, timp de 36 ani, a contribuit la înălțarea marinei, ajutând-o prin fapte, prin scris și prin grai".

Isbășescu Ioan, contra-amiral rez., Marina Regală: „Fost comandant de mari unități de Marină, la Mare și la Dunăre. Prin munca, priceperea și devotamentul de care a dat dovadă în tot cursul carierii sale, timp de 36 ani, a contribuit la înălțarea Marinei, ajutând-o prin fapte, prin scris și prin grai".

Constantinescu Alex., comandor, comandantul Școlilor marinei: „Pentru munca, priceperea și devotamentul de care a dat dovadă în tot cursul carierei sale. A comandat nave la Mare și Dunăre, distingându-se prin pricepere și curaj. A contribuit în mod deosebit la formarea nouilor serii de ofițeri de marină".

Georgescu E. Ioan, comandor, comandantul Escadrilei de monitoare: „Prin munca, priceperea și devotamentul de care a dat dovadă în diferitele însărcinări, avute atât în serviciu, cât și în afară, precum și în diverse Comisiuni internaționale, contribuind prin scris și prin fapte la propășirea și înălțarea Marinei Regale".

Pantelli Gheorghe, comandor, M. A. M., Direcția A. M. T.: „Pentru munca, priceperea și devotamentul de care a dat dovadă, în tot cursul carierei sale. A comandat nave la Mare și Dunăre, distingându-se prin pricepere și curaj".

Bărdescu Alexandru, comandor, M. A. M., Direcția constr. navale: „A fost printre primii inițiatori ai creerii Yacht Clubului Regal Român. A fost mulți ani comandant de nave la Mare, luând parte și la dragajul minelor. A fost însărcinat cu supravegherea construcției și aducerii în țară a N. M. S. „Constanța".

Iacomi C. Dorin, căpitan comandor, M. A. M., Direcția personalului. „Fost comandant al N. M. S. Constanța, având 1.500 ore de navigație în ape străine. A executat o călătorie în Mediterană cu elevii Școlii navale și două călătorii Constanța-Fiume, în ultimul timp comandant al grupului submarine".

Bălan Iacob, căpitan comandor, Depozitele maritime: „Pentru munca, priceperea și devotamentul de care a dat dovadă, în diferitele însărcinări avute în timpul serviciului".

Măcelariu Horia, căpitan comandor, Depozitele maritime: „Pentru munca, priceperea și devotamentul de care a dat dovadă în diferitele însărcinări avute, în timpul serviciului și în special ca profesor și director de studii al secției de marină la Școala Superioară de Războiu".

Diaconescu Paul, locotenent comandor, Comandamentul Marinei Regale: „In anul 1937 a primit misiunea să aducă dela Marsilia, în calitate de comandant, yachtul de 100 tone „La Driade", pro-

RomScot

R

„ROMÂNIA"

SOCIETATE COMERCIALĂ OFICIALĂ DE TURISM S. A. R.
REPREZENTANTA OFICIULUI NAŢIONAL DE TURISM
AGENŢII IN TOATE CENTRELE PRINCIPALE DIN ŢARĂ ŞI DIN STRĂINĂTATE

VINDE: Bilete de călătorie C. F. R. şi internaţionale, de vapor, de aviaţie etc., bonuri de hotel, bonuri de benzină, cecuri turistice, etc. etc.

ORGANIZEAZĂ: Călătorii forfetare, individuale şi în grup, cure pauşale etc., etc.

Schimb de valute autorizat de B. N. R.

CONCESIUNEA AFIŞAJULUI PE C. F. R.

SEDIUL DIRECŢIUNII GENERALE: BUCUREŞTI STR. DOAMNEI No. 1

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo.

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

prietatea d-lui Mirto. Deşi tot timpul a întâmpinat o vreme extrem de nefavorabilă, totuşi s'a achitat în mod deosebit de însărcinarea avută".

Onceanu Remus, căpitan rez., Marina Regală: „Pentru ajutorul dat, în calitate de ofiţer cu navigaţia, în timpul călătoriei N. M. S. Constanţa în Mediterană, asigurând o navigaţie fără incidente sau accidente. In urma unui accident în serviciu comandat a fost grav rănit, pierzând un ochiu".

Drimbă Gheorghe, locotenent, Şcoala preg. ofiţeri marină: „Pentru avânt şi pricepere în domeniul nautic, construindu-şi, împreună cu locot. Isbăşescu Gh., un yacht cu vele, cu care întreprind un voiaj de 60 zile".

Isbăşescu Gh., locot., Şcoala preg. of. Marină: „Pentru avânt şi pricepere în domeniul nautic, construindu-şi împreună cu locot. Drimbă Gh., un yacht cu vele, cu care întreprind un voiaj de 60 zile".

Arghiriade Ioan, locotenent mecanic, Depozitele maritime: „Pentru muncă excepţională şi pricepere în conducerea serviciului de electricitate la bordul submarinului N. M. S. Delfinul, dela data intrării navei în serviciu. A făcut şi un manual de electricitate".

Rogobete Aurel, sergent rez., Marina Regală: „Timonier cu cele mai bune calităţi. Om de nădejde, a muncit şi a folosit N. M. S. Constanţa, în voiajul dela 16 August — 20 Septembrie 1935".

Ene Mihail, cpt. pr. fluvial, Navig. Fluvială Română: „Cunoscător al regiunilor cataractelor şi Dunărei-de-Sus. Prin modul cum îndeplineşte funcţiunea de comandant a contribuit la formarea personalului necesar vaselor pe linia de sus".

Floricel Ilie, cpt. fluvial, Navig. Fluvială Română: „Comandă cel mai important vas de turism şi este un neobosit marinar".

Nicolau Frumuzache, cpt. c-dt fluvial, Navig. Fluvială Română: „A comandat diferite vase de pasageri; prin modul cum a condus şi întreţinut vasele, a servit ca exemplu pentru celălalt personal de pe vas".

Doscaş Zamfir, mecanic pr. fluvial, Navig. Fluvială Română; „Foarte bun şi neobosit mecanic. A condus cu pricepere maşinile vaselor: Basarab, Vasile Lupu, Principele Mircea şi Principele Carol. Serveşte ca exemplu de putere de muncă pentru personalul de maşină".

Strâmbeanu Constantin, mecanic pr. fluvial, Navig. Fluvială Română: „Foarte bun şi neoboit mecanic. A condus cu pricepere maşinile vaselor: Petru Rareş, Alba-Iulia şi Brâncoveanu".

Dogăreanu Nicolae, pilot şef fluvial, Navig. Fluvială Română: „Bun şi capabil pilot pe Dunărea-de-Jos. Este un exemplu de muncă pentru piloţii tineri. S'a distins în timpul războiului prin paza Yachtului Regal pe care l-a apărat să nu fie distrus de comuniştii români la Odessa şi Sevastopol".

Mitrea Nicolae, pilot şef fluv., pens., Navig. Fluvială Română: „A fost primul pilot român în regiunea cataractelor. Este singurul rămas în viaţă din personalul care a format echipajul primului vas N. F. R. „Despina Doamna".

Machedon Platon, pilot fluvial pens., Navig. Fluvială Română: „A fost primul pilot român care a condus vasele N. F. R., pe Dunărea-de-Sus până la Budapesta. Prin puterea sa de muncă a fost un exemplu pentru piloţii tineri".

Morugă Haralambie, cârmaciu de şlep, Navig. Fluvială Română: „Este cel mai vechiu şi muncitor cârmaciu de şlep. Prin modul cum a întreţinut şi condus şlepurile Nr. 407 şi 7.115, serveşte ca exemplu pentru cârmacii tineri".

Simatu Gheorghe, cpt. rez. şi L. C., Direcţia Marinei Com.: „A îmbrăţişat cariera marinărească dela vârsta de 17 ani şi este comandant de lungă cursă de 21 ani. In anul 1933, cu ocazia lichidării Soc. România, devine proprietarul cargobotului Jiul. Neînfricat navigator contribue prin modul cum conduce şi administrează vasul la propăşirea Marinei Comerciale de Mare".

Costea Ioan, şef echipaj maritim. Serviciul Maritim Român: „Pentru priceperea depusă ca şef de echipaj şi dragoste de vaporul său timp de 40 ani".

Conon Iacoblef Gr., şef de echipaj maritim, Serviciul Maritim Român: „Pentru priceperea depusă ca şef de echipaj şi dragoste de vaporul său timp de 40 ani".

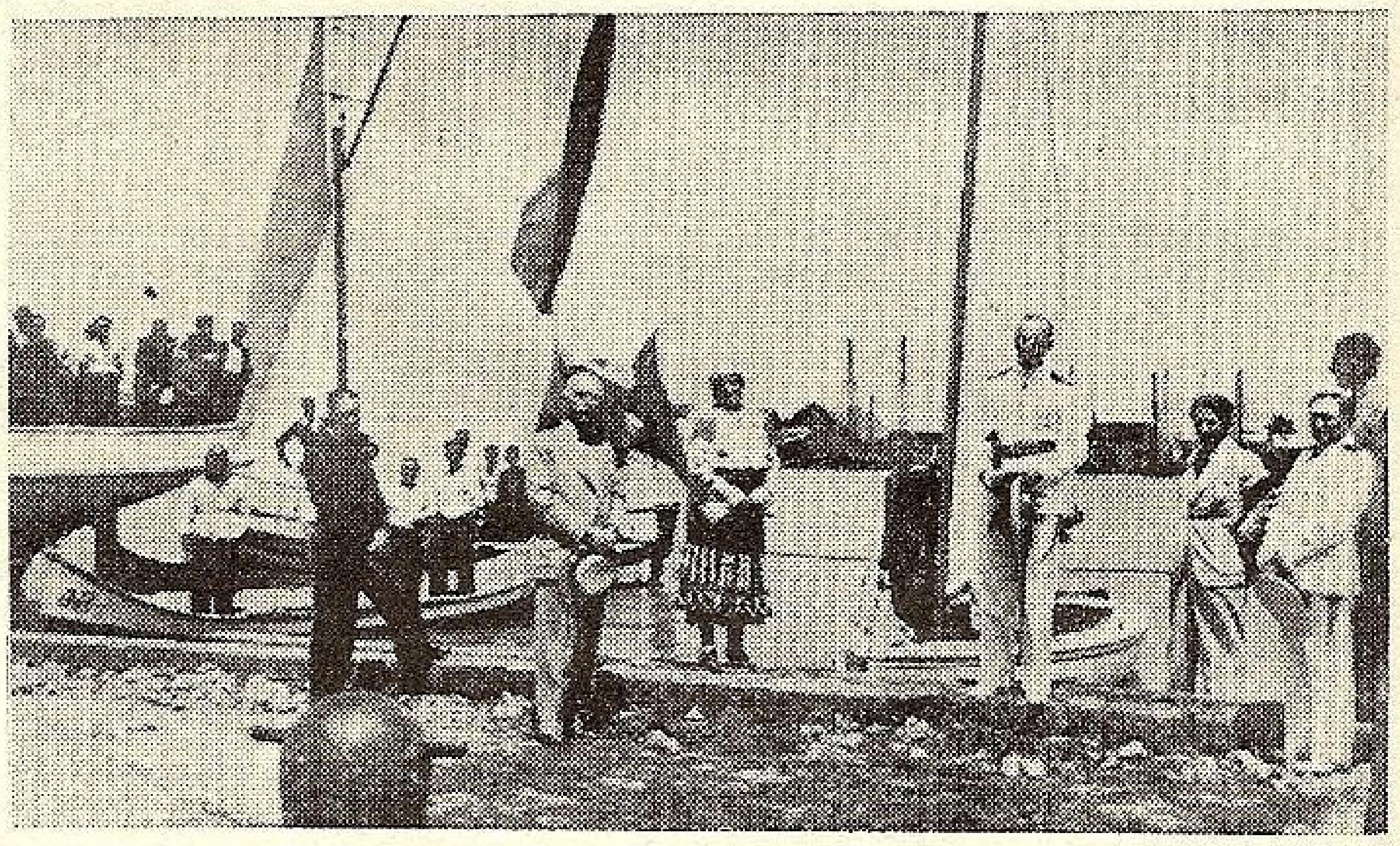
Ţonea Dumitru, maestru lemnar, Serviciul Maritim Român: „Pentru dragostea depusă ca maestru lemnar, şi dragostea de vaporul său".

Tănase Matei, şef mecanic, Serviciul Maritim Român: „Pentru devotamentul şi priceperea depusă în conducerea şi întreţinerea maşinilor".

Grigore Ioan, şef mecanic, Serviciul Maritim Român: „Pentru devotamentul şi priceperea depusă în conducerea şi întreţinerea maşinilor".

Rusescu Dumitru, comisar de bord, Serviciul Maritim Român: „Excelent, priceput şi credincios comisar de bord".

Severineanu Constantin, căpitan maritim, Direcţia P. C. A.: „Pentru devotamentul şi abnegaţia arătată la salvarea echipajului (13 persoane) dela înec, al vasului Santoni, eşuat şi rupt în două lângă Agigea. Pentru acest lucru a fost propus la decorare în şedinţa parlamentară dela 8 Martie 1934. In Iulie 1937, a oprit vasul Lola cu contrabandă de războiu, predându-l Marinei Regale. In iarna 1938, împreună cu încă un marinar a dat concursul la stingerea incendiilor de pe vasele Peleş şi Oituz".



Sulina: Botezul yolei «Mioriţa» la «Ziua Apelor» 1938

Dănilă Ştefan, timonier şef, Serviciul Maritim Român: „A lucrat cu multă destoinicie şi devotament la salvarea vaporului Regele Carol, eşuat la Corfu, în anul 1936, contribuind ca această navă să fie scoasă de pe uscat fără nici un ajutor din afară".

Ion Ion, timonier, Serviciul Maritim Român: „A lucrat cu multă destoinicie şi devotament la salvarea vaporului Regele Carol, eşuat la Corfu, în anul 1936, contribuind ca această navă să fie scoasă de pe uscat fără niciun ajutor din afară".

Clim Alexandru, căpitan remorcher, Direcţia P.-C. A.: „A dat dovadă de curaj şi pricepere pe timp de furtună în apele Dunării, salvând mai multe vase, făcând şi mai multe voiajuri pe mare cu remorcherele fluviale la Constanţa şi Bugaz".

Manea Dumitru, inspector de vase, Direcţia P. C. A.: „Pentru 33 ani de muncă neobosită în domeniul navigaţiei cu un desăvârşit devotament".

Şurculescu Mihail, căpitan principal, Direcţia P. C. A.: „Pentru 31 ani de muncă necontenită în domeniul navigaţiei, cu un desăvârşit devotament".

Culica Andrei, căpitan fluvial, Direcţia P. C. A.: „Excelent comandant fluvial, a desfăşurat o activitate rodnică timp de 35 ani, atât în Serviciul N. F. R., cât şi în Serviciul Hidraulic, şi a lucrat cu zel şi devotament în toate conlucrările cu Marina Militară".

Corciovei Petre, căpitan vas fluv., Direcţia P. C. A.: „Bun navigator, excelent cunoscător al navigaţiei pe Prut, unde navigă de 33 ani".

Grouhel Jean, căpitan francez, ofiţer port Dunckerque: „A executat pe yachtul Haiduc, împreună cu d-na şi d-l Furnarache, o

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆

CROASIERE
pe toate mările lumii
CALATORII
de studii și agrement

EXCURSIUNI
în țară și străinătate
CURE FORFETARE
în orice stațiune balneară

BILETE DE CALATORIE
române și internaționale
pentru tren, vapor și avion

EXCURSIUNI SĂPTĂMÂNALE la PARIS și ISTANBUL

LA TOATE AGENȚIILE DIN ȚARA ALE

ORGANIZAȚIEI NAȚIONALE ROMÂNE DE VOIAJ ȘI TURISM

EUROPA

CENTRALA: BUCUREȘTI, STR. DOAMNEI No. 1

AGENȚII IN CAPITALĂ:

Calea Victoriei No. 28, Tel. 4.27.25
Palatul Fundației Carol I, Tel. 3.80.83
România, Cal. Victoriei 94 Tel. 3.06.62
Const. Mille No. 7—11, Telet. 4.10.04
Helvetia, Cal. Victoriei 18, Tel. 3.49.40
Express, Str. Lipscani 20, Tel. 4,56.38
România, Bd. Take Ionescu No. 1, Tel. 2 41.21

crucieră dela Neapole la Fiume, în anul 1936. In cursa acestei cruciere, în parcursul dela Capul Spativento spre Insula Corfu, yachtul a întâmpinat o puternică furtună cu care a luptat timp de 52 ore, şi numai graţie rezistenţei fizice a acestui căpitan, vasul a putut fi adăpostit în Golful Valona.

Beller Gheorghe, ofiţer maritim I., Serv. Maritim Român: „Pentru curajul, destoinicia marinărească şi munca încordată timp de 24 ore în condiţiunile cele mai grele, cu care, în calitate de secund al vaporului S. M. R. Regele Carol I, a condus şi a lucrat cot la cot cu echipajul, reuşind să scoată de pe uscat fără nici un ajutor din afară, vaporul său".

NENAVIGANT

Contzescu Dumitru, ministru plenipotenţiar, ministerul afacerilor străine: „Pentru sprijinul larg acordat şi pentru activitatea deosebită desfăşurată în toate ocaziunile, susţinând interesele Marinei Regale în Comisiunea Internaţională a Dunării, în calitate de ministru plenipotenţiar".

Moller C. A., director general, al şantierelor BurmeisterWain: „In calitate de director general al şantierelor Burmeister-Wain din Copenhaga a supraveghiat în deaproape construcţia vaselor româneşti Transilvania şi Basarabia, contribuind prin aceasta la ridicarea şi propăşirea marinei noastre".

Barfoeld, director, şantierele Burmeister-Wain: „In calitate de director al secţiei comerciale al şantierelor Burmeister, a avut misiunea şi în sarcina sa a revenit supravegherea construcţiei vaselor româneşti Transilvania şi Basarabia, contribuind prin aceasta la propăşirea şi înzestrarea Marinei Comerciale Române".

Dithmer C. F. C., director, şantierele Burmeister-Wain: „In calitate de director al şantierelor Burmeister, a avut misiunea şi în sarcina sa a revenit supravegherea montării motoarelor pe vasele româneşti Transilvania şi Basarabia, contribuind prin aceasta la propăşirea şi înzestrarea marinei noastre".

Mihalopol Constantin, director general, Direcţia P. C. A.: „Pentru activitatea deosebită desfăşurată în folosul marinei comerciale în calitate de director general al P. C. A.".

Ionescu Corneliu, inginer, director general N. F. R.: „pentru activitatea deosebită desfăşurată în folosul marinei comerciale, în calitate de director general al N. F. R., fiind delegat la diverse comisii internaţionale, a susţinut cu multă competinţă interesele ţării".

Gheorghiu Mircea, inginer, inspector general N. F. R.: „Pentru activitatea deosebită desfăşurată în folosul marinei comerciale, în calitate de subdirector general al N. F. R., fiind delegat la diferite comisii internaţionale, a susţinut cu multă competinţă interesele ţării în materie de navigaţie fluvială".

Marino Silvio, director, Soc. Concordia: „Pentru deosebitul interes arătat Marinei Regale, contribuind într'o largă măsură la propăşirea şi înălţarea ei".

Uică Nicolae, general: „A donat suma de 100.000 lei pentru Nava Şcoală Mircea din fondul rămas dela Monumentul Infanteriei".

Prodan Ion, general: „A donat suma de lei 307.747 pentru Nava Şcoală Mircea din partea unităţilor în subordine, însufleţite de d-sa".

Pârâianu Barbu, general: „In calitate de inspector general al jandarmeriei, a donat din partea unităţilor în subordine, suma de lei 111.300 pentru Nava Şcoală Mircea".

Constantinescu Marin, lt.-comandor: „A lucrat cu înflăcărare la propăşirea filialei L. N. R., Ismail, al cărui preşedinte a fost".

Chiriac Nicolae, inginer, direcţia P. C. A.: „Pentru activitatea pricepută, arătată în lucrări de întreţinerea căilor de comunicaţie pe apă şi construcţii de poduri".

Cotovu B. Ovidiu, inginer, direcţia P. C. A.: „Pentru activitatea pricepută arătată în lucrări de întreţinere a căilor de comunicaţie pe apă şi construcţii de poduri".

Dumitriu P. Costescu, inspector principal, direcţia P. C. A.: „Pentru munca şi devotamentul arătat, timp de 34 ani la lucrările portului Constanţa şi salvări de vase şi incendii în port".

Ples Teodor, scafandru principal, direcţia P. C. A.: „A dat dovadă de muncă şi devotament la diferite lucrări sub apă: salvarea drăgii România şi a vasului Kima".

Popa Ioan, inginer, Uzinele Reşiţa: „Cu o conducere personală, continuă, încordată şi fără preget şi punând toată energia, cunoştinţele şi întreg sufletul său, a reuşit să fabrice pentru prima oară în ţară, mine submarine tip Vikers, material meticulos şi complicat care constituie astăzi o fală a industriei naţionale de armament şi unul din importantele mijloace ale apărării coastei noastre maritime".

Filipide Mihail, director general, S. R. D.: „In calitate de director general al navigaţiei pe Dunăre S. R. D., conduce cu energie şi competinţă, contribuind astfel la propăşirea marinei noastre comerciale şi la ridicarea prestigiului pavilionului naţional în navigaţia dunăreană.

Constantinescu Constantin, ad-tor, Soc. Steaua Română, Constanţa: „Ca reprezentant în portul Constanţa al Soc. Steaua Română conduce serv. de agenţie şi administraţie al vaporului tank Oltenia, Steaua Română şi Pr. Barbu-Ştirbei, cum şi un frumos atelier pentru reparaţia vaselor". Formează echipajele acestor vase numai cu români şi contribue băneşte la aşezămintele marinăreşti din Constanţa.

Daniel Ioan, armator fluvial: „Un exemplu de iniţiativă românească, în conducerea şi exploatarea vaselor".

Niţescu D. Ioan, şef serv. exploatare, Navigaţia Fluvială Română: „Pentru munca neobosită depusă în achiziţionarea transporturilor şi mişcarea vaselor pe tot întinsul Dunărei şi afluenţilor ei navigabili".

Economu Luca, agent principal fluvial, Navig. Fluvială Română: „Excelent agent de vase fluviale, prin munca sa neobosită a contribuit la buna propăşire a Serv. N. F. R.".

Niculescu Gh. Gheorghe, agent pr. fluvial. Navig. Fluv. Română: „Excelent agent de vase fluviale, prin munca sa neobosită a contribuit la buna propăşire a Serv. N. F. R.".

Medalia de XXV ani, acordată unor vase româneşti

Prin decretul regal No. 2.940 din 14 August 1938, s'a conferit „Semnul Onorific", de 25 ani, în serviciul armatei române, următoarelor monitoare şi vedete ale marinei regale după cum urmează:

MONITOARE

I. C. Brătianu, Mihail Kogălniceanu, Lascar Katargiu, Ion Lahovary.

VEDETE

Vedeta Nr. 7, lt. Călinescu Dumitru.
Vedeta No. 3, cpt. Romano Mihail.
Vedeta No. 5. maior Şonţu.

Rectificare

In darea de seamă a serbării *„Zilei Apelor"* la Sulina, s'a arătat că preotul local a fost asistat de C. Sa preotul *I. Chiriacos,* parohul bisericii elene. In realitate, preotul român a fost asistat de C. Sa, preotul *Mihail Jigariev,* parohul bisericii lipovene.

Facem, aci, cuvenita rectificare.

S'a mai arătat, de asemeni, că un cutter, a cărui fotografie am publicat-o în cadrul dării de seamă a serbării „Zilei Apelor" la Tulcea, ar fi al asoc. *„Dor de Ducă".* In realitate *cutterul e proprietatea L. N. R. — filiala Tulcea* şi e botezat *„Dor-de-Ducă",* ca şi activa asociaţie din Bucureşti căruia, din greşală, a fost atribuit.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

GUVERNATOR:

MITIȚĂ CONSTANTINESCU

MINISTRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE DIRECŢIE:

Corneliu Cioranu (preşedinte)
George Georgescu
D. Cristescu
Christu Simionescu
Alex. Neagu
M. Mărcuş

COMISARUL GUVERNULUI:

Sergiu Nenişor

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
M. Demetrescu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

Agenții și birouri de corespondență în toată țara

Din Străinătate

ANGLIA

■ *Construcţiile navale se fac într'un tempo rapid.* — Crucişetorul *Belfast*, din programul naval pe 1936, a fost construit în şantierele *Harland & Wolff*, din Belfast, cu o viteză remarcabilă. La 15 August 1936, a fost comandat, la 10 Decembrie, a fost pusă chila şi la 17 Martie 1938, a fost lansat, ceeace arată că a stat pe cală 15 luni.

Această navă face parte din clasa „oraşelor", însă tonajul a fost mărit dela 9000 tone la 10.000. *Belfast* va avea şi un frate, crucişetorul *Edinburgh*.

Aceste crucişetoare, au propulsiune cu turbine cu angrenaje, cu putere 80.000 C. V.; viteza lor contractuală este de 32,5 noduri dar se speră că va fi depăşită mult.

Armamentul e compus din 12 tunuri de 152 m. m. grupate în 4 turele triple, 12 tunuri de 102 m. m. A. A., 16 tunuri-mitraliere A. A., 6 tuburi lanstorpile de 533 m. m.

■ *Amenajarea navelor de comerţ în vederea războiului.* — Amiralitatea engleză, socotind că navele de comerţ sunt un factor important în timp de război, a hotărît să le amenajeze aşa ca la război să poată lua la bord armamentul necesar, pentru a se putea apăra şi singure de un inamic, ce le-ar ataca din aer sau dela suprafaţă. In acest scop anumite locuri de pe punte sunt întărite cu plăci de oţel, pentru ca să poată suporta tunurile şi eforturile lor. Aceste lucrări suplimentare la construcţia navelor sunt suportate din bugetul Amiralităţii. In 1936, Amiralitatea, a contribuit în acest scop cu 6500 lire, în 1937 cu 12.000 lire, iar anul acesta cu 60.000 lire.

■ *Canada - Australia,* va fi o linie de navigaţie asigurată de două mari nave de pasageri de 30.000 tone, pe cari marile societăţi *Canadian Pacific Railway* şi *P. & O.*, vor să le le construiască pentru a concura monopolul pe care azi, il deţine societatea americană *Matton Line*. Au prezentat oferte 6 mari case constructoare, dar tratativele merg cam greu, căci depind de 5 guverne (al *Angliei, Canadei, Australiei, Nouei Zelande şi al Insulelor Fiji*).

■ *Pentru terminarea construcţiei transatlanticului,* frate cu *Queen-Mary,* tresoreria britanică. urma să verse un avans de 250.000 lire.

Compania constructoare *Cunard-White-Star*, a renunţat la acest avans, anunţând că a reuşit să facă alte aranjamente financiare.

■ *Noul pachebot Mauretania,* a fost lansat la 28 Iulie, la *Birkenhead,* lângă Liverpool. Această navă a Soc. *Cunard-White-Star,* are 36.000 tone deplasament şi cu viteza de 22—23 noduri va ocupa al 12-lea loc, printre cele mai mari transatlantice. Va intra în serviciu în 1939 şi va acosta şi în portul Londrei, ceeace nu s'a mai întâmplat până în prezent, cu nici o navă din această categorie.

■ *Petrolierele vor putea urca Tamisa până la Purfleet.* — Guvernul a decis, în interesul apărării naţionale, să permită petrolierelor să urce pe Tamisa, până la *Purfleet*.

Această măsură va fi aplicată de îndată ce amenajările de siguranţă, necesare, vor fi terminate la *Purfleet*.

ARGENTINA

■ *Portul La Plata,* situat la 30 mile spre Sud de *Buenos-Ayres,* în estuarul fluviului *La Plata,* va fi amenajat pentru a primi nave de mare tonaj. In acest scop s'au şi început lucrările pentru dragarea unui canal de acces.

La Plata, are 182.000 locuitori şi este socotit ca al 4-lea oraş al republicei sud-americane.

■ *Traficul porturilor a fost în creştere anul trecut.* — Faţă de anul 1936, anul 1937 a avut pentru porturile argentinene un spor de 479 nave (3245 nave) şi 1.361.628 tone (11.408.981 tone). Pavilionul britanic, ca de obicei este cel dintâi cu 36,94% din tonaj; urmează pavilionul grec cu 12,50%, cel german cu 7,62%, italian cu 6,34% şi american cu 4,69%.

BELGIA

■ *Călătoria navei-şcoală MERCATOR.* — Nava-şcoală cu vele, a marinei belgiene a plecat la 9 Mai, spre *Islanda,* având la bord şi mai mulţi pasageri, între cari şi o misiune ştiinţifică condusă de d. *Paul Van Oye,* doctor în ştiinţe naturale şi medicale, care va face cercetări asupra faunei şi florei apelor islandeze de pe litoral şi din interior împreună cu dr. *Saemondson,* directorul pescăriilor din Islanda.

■ *Imprumut pentru armatori.* — Ministrul Lucrărilor Publice a depus un proect-lege pentru reconstrucţia flotei de comerţ. Statul urmează să dea împrumut armatorilor 375 milioane franci cu 3% dobândă.

■ *Ultra-hardi navigateur.* — Presa belgiană relatează aventura unui tânăr belgian, care a naufragiat şi a fost salvat de nişte pescari în apropierea litoralului ţării sale.

Ancheta făcută de comisarul maritim, a stabilit că modernul argonaut, plecase de pe ţărmul belgian cu destinaţia.. *Congo* (!) la bordul unei yole, având o singură ramă, 115 franci şi două caramele.

Toată lumea se întreba cum de i-a venit în minte să facă o asemenea năzbâtie sau în ce roman de aventuri, a citit asemenea ispravă; răspunsul însă a fost dat tot de preopinent, căci fiind întrebat cu ce se ocupa mai înainte de a fi plecat pe mare, el a răspuns: *„Păzeam vacile...!"*

CANADA

■ *Subvenţii pentru anul 1938-39.* — Proectul de buget, pe noul exerciţiu, prevede următoarele subvenţii pentru serviciile de navigaţie transatlantică:

250.000 dollari între Canada şi Anglia şi
100.000 dollari între Canada şi Africa de Sud.

DANEMARCA

■ *Realizările şantierelor B & W.* — Marile şantiere *Burmeister & Wain,* din Copenhaga, la care au fost construite şi frumoasele noastre lebede *Transilvania* şi *Basarabia,* au avut anul acesta un beneficiu brut de circa 4 milioane coroane daneze, faţă de 2,5 milioane, din anul trecut. Beneficiul net este de 2.800.000 coroane, faţă de 1.400.000 din anul trecut. Dividendul acordat acţionarilor este de 6%.

Numărul lucrătorilor a fost sporit dela 5.700 la 6.500.

Comenzile executate au fost în valoare de 58 milioane coroane, dintre care 44 milioane, pentru exterior.

E foarte firesc ca o firmă care lucrează bine şi frumos, să progreseze aşa ca şantierele B & W.

EGIPT

■ *Canalul Suez în 1937.* — Mişcarea navelor în cursul anului 1937, constitue un record datorit în mare parte şi traficului italo-etiopian.

Numărul total al trecerilor a fost de 6635, având deci un spor de 12,9%, faţă de anul precedent.

Tonajul net dela 36.491.000 tone a crescut cu 4.112.000 tone (12,7%).

Traficul mărfurilor a crescut la 32.776.000 tone, adică cu 7.220.000 (27,5%), faţă de 1936.

Repartiţia tonajului pe naţionalităţi este următoarea:

1) *Pavilionul britanic* cu 17.254.000 tone (creşte cu 2.202.000 tone); 47% din tariful total.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:
SOCIETĂȚII PIETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS
CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

2) *Pavilionul italian* cu 5.866.000 tone; 16,1% din traficul total.
3) *Pavilionul german* cu 3.313.000 tone; 9,1% din total.
4) *Pavilionul olandez* cu 2.800.000 tone.
5) *Pavilionul francez* cu 1.820.000 tone.
6) *Pavilionul norvegian* cu 1.657.000 tone.
7) *Pavilionul japonez cu 967.000 tone.*
8) *Pavilionul grec* cu 881.000 tone.

■ *O telegramă din Port-Saïd,* din 5 Iulie, anunţă că muncitorii, cari sunt ocupaţi la lucrările canalului, au declarat grevă. Ei cer să fie angajaţi, în mod permanent, nu cu intermitenţe, ca până în prezent.

FRANŢA

■ *La Şcoala Navală,* sunt vacante 115 locuri, pentru anul 1938, iar la Şcoala de ofiţeri-ingineri-mecanici, sunt vacante 30 locuri.

■ *La Cannes,* au sosit doi navigatori îndrăsneţi, *Eric von Bischop* şi *Joseph Tatibouet,* la bordul yachtului *Kaïmiloa,* plecat din 1932, din marea Chinei.

In acest răstimp au vizitat Australia, au străbătut Oceanul Indian şi pe la *Capul Bunei Speranţe,* au pătruns în Atlantic, conturând toată Africa. Călătoria a durat 5 ani şi 6 luni.

■ *Arsenalul din Lorient,* a lansat la 29 Aprilie, avizo-ul CHAMOIS de 630 tone. Această navă face parte dintr'o serie de nave de dragaj cari vor avea viteza 28 noduri, 2 tunuri de 100 m. m. naval şi A. A.

Aparatul motor cuprinde două motoare Diesel-Sulzer de 2000 C. V. fiecare.

■ *Acordul anglo-franco-american,* asupra navelor de linie, a fost semnat la Londra, la 30 Iunie. Maximum de tonaj a fost ridicat dela 35.000 tone, la 45.000 tone.

Totuşi, Franţa încă nu va construi asemenea coloşi, din cauza politicei sale de a proceda cu economie la înarmările sale, până când vreo altă putere europeană continentală nu va lua iniţiativa construirii de nave cu tonaj mai mare ca 35.000 tone.

Această hotărâre a fost notificată puterilor semnatare a tratatului naval din 1936.

■ *Carburanţii naţionali în Africa Orientală Franceză.* — Chestiunea găsirii unui carburant care să înlocuiască carburanţii de astăzi (cărbunii şi petrolul), preocupă mult toate ţările cari sunt obligate să importe aceşti carburanţi din alte ţări.

Astfel, în Africa Orientală Franceză s'au făcut studii şi încercări diferite pentru găsirea unui carburant local dintre care menţionăm:

1) *gazogenul* din lemnul pădurilor din acea colonie;
2) *coxul de palmier;*
3) alcoolul industrial extras din sisal; se fac încercări de utilizarea amestecului benzină-alcool;
4) ulei fin produs din distilarea oleaginoaselor.

■ *Reconstrucţia flotei de comerţ.* — D-l *Rene Moreux,* scrie în Journal de la Marine Marchande, că în 1938, tonajul flotei franceze de comerţ este insuficient. 62% din vapoarele existente au vechime peste 13 ani, iar dacă socotim numai cargo-rile, acest procent devine 75%. Ritmul de reînoire a flotei ar trebui eşalonat în câte 200.000 tone de an, pentru ca în 3 ani flota să primească 330.000 tone de cargo-uri, 150.000 tone de petroliere şi 120.000 tone de nave de pasageri, adică un total de 600.000 tone de nave noui.

Reconstruirea flotei franceze ar pune astfel în circulaţie 3,5 miliarde franci şi ar micşora cu 40.000 numărul şomeurilor. In afară de şantiere, vor mai avea mult de lucru şi alte ramuri ale industriei; toate industriile mecanice, de lanţuri, de cable, de maşini, electrice, de tuburi, de mobile, de textile, de cauciuc, de covoare, de încălzit, de telefon, de T. F. S., de veselă, de ascensoare, etc., cari ar contribui la construcţia navelor astfel:

	Nave de pasageri	Cargouri
Metalurgie	28,8%	41,3%
Construcţii mecanice	22,1%	40,3%
Construcţii electrice	6,5%	5,2%
Industrii chimice	6 %	1,5%
Industrii de lemn şi mobile	16,6%	6 %
Aparate sanitare	4,2%	0,9%
Decorări	6,1%	0,3%
Industrii menagere şi textile	6,8%	2,1%
Timonerie	0,9%	1,6%
Asigurări	2 %	0,8%
	100 %	100 %

■ *Crucişetoare auxiliare.* — Pentru transportul trupelor din Metropolă, în Nordul Africei sau invers, Franţa are nevoe de nave încăpătoare şi rapide. Incăpătoare, pentru a putea transporta deodată un număr destul de mare de trupe şi rapide pentru a scurta durata traversadei şi mai ales pentru a reduce cât mai mult riscurile de a fi surprinşi de flota inamică în mare.

Astăzi singurele nave cari îndeplinesc aceste condiţiuni sunt numai cele de tip *Ville-d'Oran,* şi noul pachebot PASTEUR.

Această navă are viteza 25 noduri şi poate lua la bord circa 25.000 oameni.

Cercurile maritime cer cu insistenţă, construirea încă a unei nave tip Pasteur pentru asigurarea acestor transporturi de trupe.

■ *Incendiul de pe LAFAYETTE.* — Ancheta oficială a stabilit că incendiul care a distrus marele pachebot francez a luat naştere în compartimentul căldărilor auxiliare în momentul aprinderii unui pulverizator. Un şomoiog aprins a căzut pe jos şi a aprins puţina păcură care se găsea vărsată pe podea (un accident destul de frecvent şi fără prea mare importanţă). Fumul gros a împiedecât însă combaterea acestei mici flăcări cari s'a întins; în acelaş timp, un scurt circuit a scos din funcţiune pompele electrice cari ar fi putut contribui la stingere. După 10 minute incendiul nu mai putea fi combătut decât din afară dar tocmai aci au apărut mari greutăţi pentru că nava se afla în bazinul de carenaj şi nu puteau acţiona cu succes nici remorcherele cu pompe de incendiu şi nici pompierii oraşului.

Nava avea 25.178 tone şi fusese construită în 1929. Era asigurată pentru 129 milioane franci, care reprezintă totuşi abia 1/3 din ce ar costa astăzi o navă nouă similară.

A fost într'adevăr un cumul de circumstanţe defavorabile.

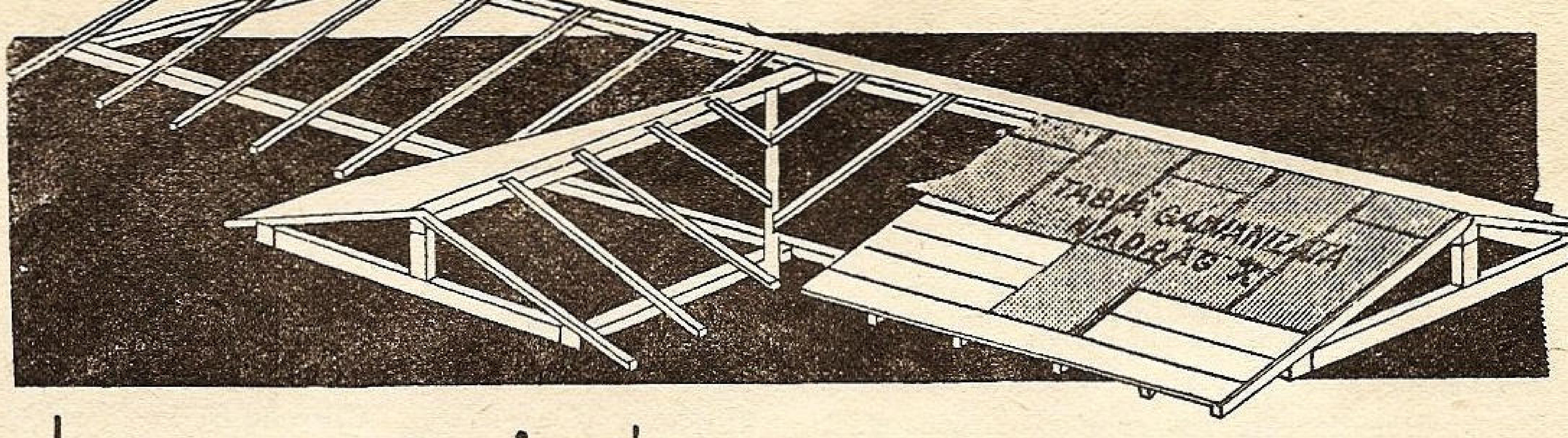
■ *Torpilorul de escadră LE HARDI.* — La Nantes a fost lansat în Mai şi se află în curs de terminare, noul tip de torpilor de escadră representat prin LE HARDI. Deplasamentul tip Washington de 1772 tone va depăşi 2000 tone cu toată încărcătura. Lung de 101,50 m., lat de 9,75 are pescaj 3,35 m. Are 2 turbine *Parsons* cu angrenaje alimentate dela căldări cu tuburi mici tip *Indret* de înaltă presiune şi înaltă supraîncălzire cari dau 58.000 C. V. Viteza prevăzută în contract este 38 noduri dar se speră că va depăşi 40 noduri.

Această navă va fi armată cu 6 tunuri de 130 m.m., dispuse în pseudo-turele duble (2 la prova şi una la pupa); 4 tunuri automate A.A. de 37 m.m. şi 4 mitraliere A.A. de 13 mm.; 7 tuburi lanstorpile de 550 mm. în două grupe laterale şi un grup central triplu.

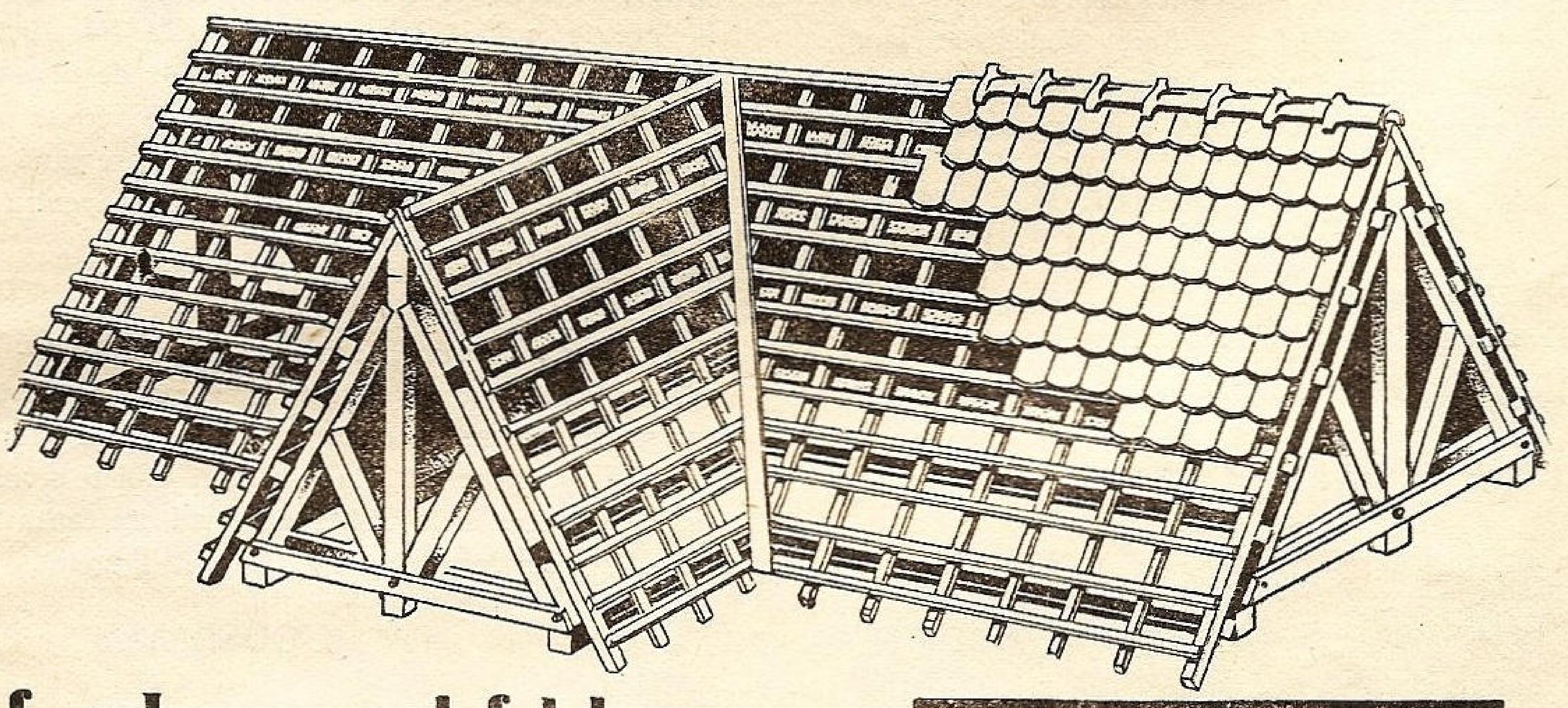
Tranşele 1935—36—37 prevăd construirea a 7 unităţi identice cari sunt în construcţie la mai multe şantiere.

Tranşa pe 1938 prevede încă 3, deci, în scurt timp, Franţa va avea 10 unităţi moderne şi, s'ar părea, destul de reuşite.

■ *Salvamar-ul francez — La Société centrale de sauvetage* a ţinut adunare generală în marele amfiteatru dela Sorbona. Cu acest prilej au fost sărbătoriţi cei cari s'au distins la salvările din timpul anului. Dela fondarea societăţii în 1865 au fost salvate 22881 persoane şi 2144 nave. Anul acesta bărcile de salvare au eşit de 59 ori în mare şi au salvat 119 naufragiaţi. Societatea are astăzi 107 bărci de salvare din care 42 sunt cu motor.



La un acoperiș de *tablă galvanizată* necesitați numai *o treime din lemnărie...*



..față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70 — 80% vă puteți da seama ce înseamnează, o întrebuințare suplimentară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare).*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

Greutatea acoperișului de de ȚIGLĂ

Lemnărie	**28.800 kg.**
Țiglă	**53.850 „**
Total	**82.650 kg.**

Greutatea acoperișului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	**10.800 kg.**
Tablă galvan.	**1.375 „**
Total	**12.175 kg.**

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

GERMANIA

■ *Programul naval.* — Revista *Kriegsmarine* arată că din 1937 s'au pus în construcţie: *un chiurasat, un port-avion, 2 crucişetoare uşoare, 15 submarine, 12 dragoare, 6 dragoare uşoare, 2 vedete, o navă-şcoală cu vele, 4 escortoare, o puitoare de mine şi de estacade.*

Se mai afla încă în construcţie: *4 chiurasate (Scharhorst, Gneisenau, F. şi G., de câte 35.000 tone); 6 crucişetoare uşoare, dintre cari 2 au 10.000 tone, 15 distrugătoare de 1625 tone.*

Se vor mai pune în construcţie din acelaş program 18 torpiloare de 600 tone, 25 submarine de câte 740 tone, 517 tone, şi 250 tone.

■ *Leo Schlageter* este numele navei şcoală cu vele, de acelaş tip cu *Gorch Fock* şi cu noul nostru Mircea. A intrat în serviciu la 12 Februarie 1938.

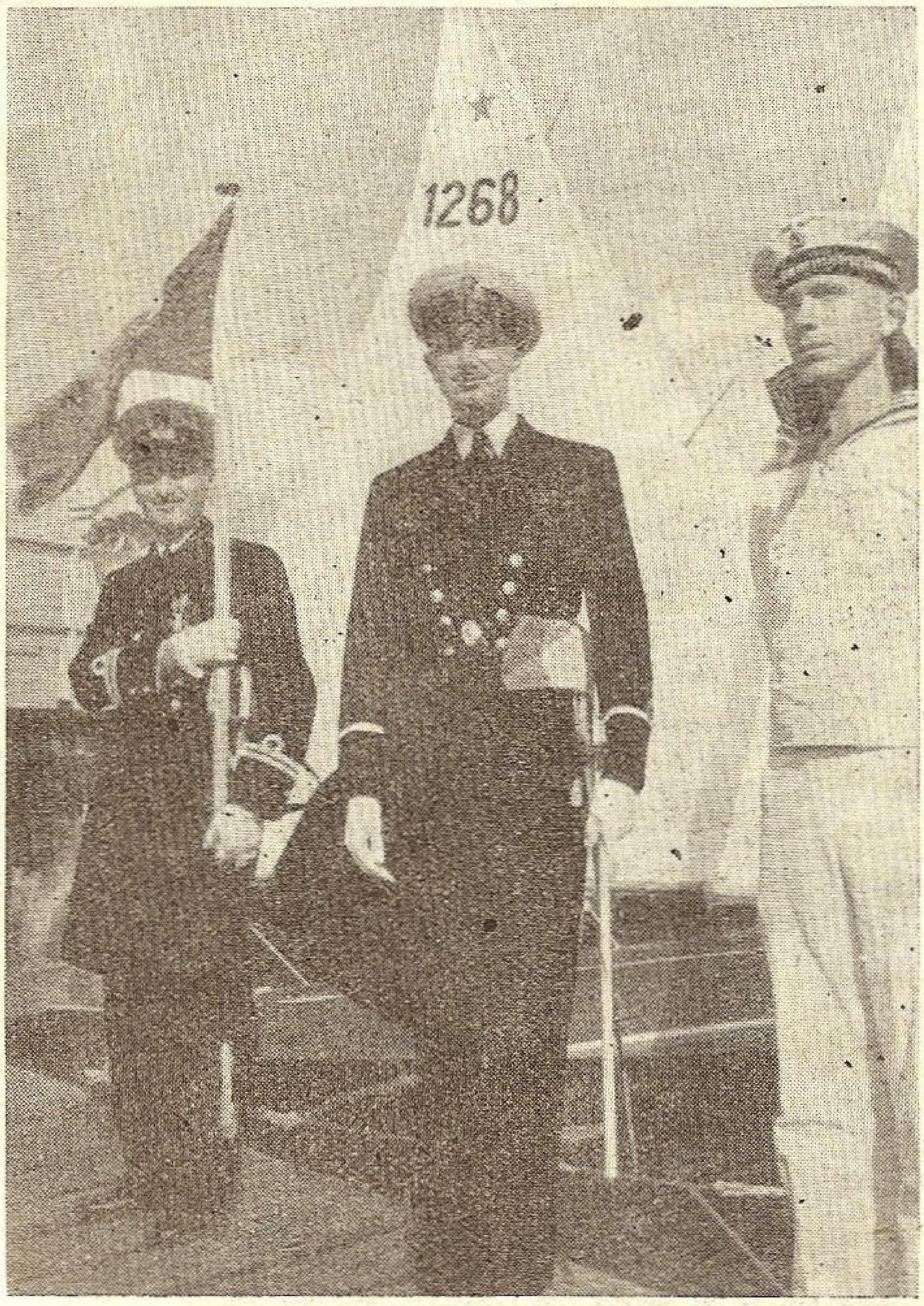
Numele ce-l poartă este al unui german din Ruhr care a fost condamnat de consiliul de război francez pentru sabotaj, în timpul ocupaţiei franceze în Ruhr, iar acum e considerat erou al naţional-socialismului german.

■ *Activitatea Soc. Deutsche Werft.* — Acest şantier din Hamburg a primit comenzi pentru 41 nave noui totalizând 355.000 tone dintre cari 23 nave cu 280.000 tone, sunt pentru armatori străini.

GRECIA

■ *Flota de război va primi în curând unităţi noui.* — La *Glascow*, de pe cala şantierelor Yerow & Co. a fost lansat contratorpilorul elen *George I* frate cu contratorpilorul *Olga* care se află în construcţie la acelaş şantier. Aceste nave au următoarele caractere: deplasament Washington 1350 tone, lungime 98,50 m., lărgime 10 m., pescaj 2,60 m., 34.000 C. V. puterea maşinilor, 35—36 noduri viteză, 4 tunuri de 120 mm. 6—7 mitraliere AA. şi 8 tuburi lanstorpile de 533 mm.

Ofiţerii români pe alte meleaguri.



D-nii Lt. Holban şi slt. (acum lt.) Călin Botez la regatele din anul acesta dela Kiel.

ITALIA

■ *Cele 12 ecleroare* de 5000 tone, vor primi numele italienizate ale următorilor şefi ai Romei antice: *Attilio-Regolo, Scipione-Africano, Cajo-Mario, Cornelio-Sylla, Paulo-Emilio, Pompeio-Magno, Ottaviano-Augusto, Claudio-Druso, Vipsanio-Agrippa, Claudio-Tiberio, Giulio-Germanico, Ulpio-Traiano.*

■ *Câte submarine vor mai construi Italienii până în 1941?* — Unele ziare engleze publică dintr'o sursă demnă de încredere, că Italia va construi până în 1941 încă 170 submarine dintre cari o parte vor fi de mare tonaj, capabile de a face ocolul Africei fără a se reaproviziona cu combustibil.

■ *Carbonia* se va numi noul port pe care italienii vor să-l înfiinţeze în golful *Palmas* între insula *San-Antioche* şi *Sardinia.* Acest port se află la câţiva kilometri de nişte mine de cărbuni în exploatare, şi va deveni un port de cărbuni care va face mare concurenţă portului francez *Cagliari* la care până acum făceau escală multe nave care întrebuinţează cărbuni pentru căldări.

JAPONIA

■ *Condamnarea unui comandant sovietic.* — Comandantul navei de comerţ *Kousvetzstroi,* sub pavilion sovietic, a fost judecat şi condamnat de către tribunalul din Hakodate, la o amendă de 1000 yeni, pentru vina de a fi violat secrete militare; faptul s'a petrecut la 19 Februarie, când din cauza furtunei, a ancorat nava în zona fortificată a strâmtorii Tsugaru.

JUGOSLAVIA

■ *Scoaterea la suprafaţă a chiurasatului Szent-Istvan.* — In timpul războiului mondial, flota austriacă de războiu sub conducerea unor şefi viteji şi îndrăzneţi a făcut mai multe raiduri plecând dela Pola până la strâmtoarea Otranto. Intr'unul din aceste raiduri, noaptea, la adăpostul insulelor de pe coasta dalmată, stăteau la pândă 2 vedete torpiloare-rapide ale italienilor cari la momentul oportun torpilară un vânat preţios, ciurasatul *Szent-Istvan* pe care se afla şi amiralul comandant. Nava s'a scufundat în apropiere de *Premuda* cu circa 300 oameni şi cu cassa de fier a escadrei în care s'ar fi aflat multe milioane de coroane-aur.

Pentru recâştigarea acestei averi, soc. *Turk* a primit autorizaţia guvernului jugoslav de a proceda la scoaterea navei la suprafaţă după chipul cum au fost scoase navele germane dela Scapa-Flow.

■ *Construcţiile navale în Jugoslavia.* — Camera de muncă dela *Split* a înaintat guvernului o moţiune prin care cere să se ia măsuri cu armatorii jugoslavi să fie obligaţi într'o anumită limită, să-şi construiască navele numai în ţară (în şantierele dela Split).

PANAMA

■ Traficul canalului din ultimii ani este în continuă creştere. Astfel, cu toate că în cursul anului trecut a fost o grevă a personalului canalului, care a stânjenit mult activitatea, totuşi traficul nu a scăzut.

Următoarele cifre arată evoluţia activităţii canalului.

Anul	Nr. de nave	Tonaj	Incasări dollari	Tone de marfă
1920	2687	10.365.468	10.287.424,75	11.233.457
1924	4821	24.404.729	22.803.124,19	25.890.953
1928	6168	28.924.248	26.357.497,53	29.387.211
1933	4612	25.234.219	21.403.255,24	21.146.760
1937	5542	28.559.935	23.950.072,95	29.298.766

BANCA ARDELEANĂ

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

Sediul central: CLUJ,
Piața Unirii 32
Sediul sec.: BUCUREȘTI,
Str. Bursei, 2

SUCURSALE:

Arad, Brașov, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș, Timișoara.

✶

CAPITAL SOCIAL: Lei 120.000.000
FONDURI DE REZERVĂ: Lei 32.500.000

✶

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

PREȘEDINTE: **ANTON MOCSONYI DE FOEN**
fost Ministru, Mare Maestru de Vânătoare al Curții Regale

VICE-PREȘEDINȚI:
MIHAI POPOVICI
fost ministru al Finanțelor
PHILIPPE WEISS
Președintele Băncii Ungare Comerciale din Pesta

✶

MEMBRI IN CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

CONTELE ADALBERT BETHLEN
moșier
DIMITRIE M. BURILLIANU
fost Guvernator al Băncii Naționale a României
DR. FRANCISC CHORIN
Președinte la Minele de Cărbuni Salgótarjan
OTTO CONRAD
Director executiv Banca Comercială Ungară
GHEORGHE DOMÂȘNEANU
General Pensionat
DR. ADALBERT DREXLER
Moșier

GRIGORE G. DUCA
fost Deputat, Moșier
BART. HARGITAY
Administrator Delegat
DR. JULIU JELEN
Moșier
CONTELE GAVRIL KENDEFFY
Moșier
ION M. MITILINEU
fost Ministru al Externelor
IOAN VASARHALVYI
Episcop Reformat al Ardealului

AL. ZĂNESCU
Avocat, mare industriaș

POLONIA

■ *Traficul portului Danzig și al portului Gdynia.* — Ambele porturi au avut un trafic superior anului precedent. La Danzig au sosit 5935 nave cu 4.025.712 tone registru față de 5404 nave (3.294.611 tone registru) în 1936. Iar la plecări, au fost 5932 nave (4.035.095 tone) față de 5398 (3.292.097 în 1936).

Acest spor de tonaj se explică prin sporul de import la minereuri (cu circa 500.000 tone mai mult ca în 1936) și sporul de export la *cărbuni* (mai mult cu 1.200.000 tone), *lemn* (mai mult cu 160.000 tone) și *fer* (mai mult cu 60.000 tone).

La *Gdynia* s'au manipulat 9,1 milioane tone care reprezintă un spor de 18% față de anul precedent. La import au fost 1.700.000 tone (32% sporit) iar la export 7.300.000 tone (15% sporit).

La import a predominat ferăria iar la export, cărbunii.

■ *Tonajul flotei de comerț* a depășit 100.000 tone cu prilejul încorporării celor două nave noui *Robur VII* și *Oksywie*.

SPANIA

■ *Naționaliștii și-au mărit flota.* — După informații încă neconfirmate naționaliștii spanioli ar fi cumpărat dela italieni mai multe nave de război pe cari aceștia considerându-le prea vechi intenționau să le scoată din uz.

Intre aceste nave ar fi distrugătoarele *Falco* și *Aquila* de 1400 tone cari au luat parte și în războiul actual mondial. Aceste două nave, sunt surori cu distrugătoarele *Mărăști* și *Mărășești* (Ex-*Nibio* și *Sparriere)* cu care constituia lotul de 4 distrugătoare comandate de Marina Română înainte de război, și care au fost rechiziționate de Italia cu prilejul războiului).

Pe lângă aceste nave naționaliștii ar mai fi cumpărat și torpiloarele *Alexandro Poerio* și *Gugliemo Pepe* de 845 tone, precum și submarnele *Lazzaro, Mocenigo* și *Luigi Galvani* de 780 tone.

■ *Distrugătorul republican José-Luiz-Diez,* care se refugiase în Franța avariat, a fost reparat la Havre de unde a plecat după 15 August pentru a ralia flota republicană. In drum spre Gibraltar a întâlnit două șalupe armate franchiste pe care le-a scufundat după ce a luat prizonier echipajul dela bordul lor. In Gibraltar însă trecerea îi era barată de nave naționaliste în frunte cu crucișetorul *Cannarias*.

După o luptă care a durat 1.50 minute, distrugătorul republican a reușit grav avariat să intre prin mijloace proprii în apele teritoriale engleze și apoi chiar în portul Gibraltar unde a debarcat și internat în spital pe cei grav răniți. Sunt 30 morți între cari și câțiva dintre naționaliștii capturați din șalupe.

Comandantul distrugătorului afirmă că a fost atacat de crucișetorul *Cannarias* însoțit de 4 distrugătoare și 2 torpiloare între cari, ar fi recunosct și distrugătoarele italiene *Falev* și *Aquila*. Această remarcă nu face decât să confirme prima relatare de mai sus prin care se arăta că aceste două distrugătoare ar fi în serviciu la naționaliști fiind cumpărate dela italieni.

■ *Lansarea crucișetorului Navarra* — Corpul crucișetorului naționalist *Navarra,* a fost lansat la *Ferrol* în luna Mai. La ceremonie au asistat mai mulți miniștri și șeful de Stat Major al Marinei naționaliste, amiralul *Cervera*.

STATELE-UNITE

■ *Mărirea numărului de nave cisterne ce se vor construi* a fost hotărâtă de *Marine Commision*. Astfel, în loc de 12 nave prevăzute în programul de construcție al soc. *Standard Oil Co.* din *New-Jersey* și al altor companii mai mici, se vor construi 20.

Costul acestor nave se ridică la 60 milioane dollari din cari 16 milioane vor fi date de Stat ca compensație pentru anumite condiții suplimentare cerute de Stat pentru ca aceste nave să ofere anumite posibilități tactice pentru eventuala lor întrebuințare la război. In medie, fiecare navă costă 3 milioane dollari din care Statul plătește 800.000.

In ceea ce privește viteza, armatorii s'au declarat mulțumiți, a înzestra navele cu mașini de 4500—5000 C. V., cari le-ar asigura o viteză comercială de 13 noduri care ar fi suficientă pentru nevoile traficului comercial. Marina, totuși, a cerut ca aceste nave să poată atinge viteza de 18 noduri, și din această cauză puterea mașinilor a fost ridicată la 17.500 C. V. și pentru că randamentul comercial ar fi fost prea mic, atunci și dimensiunile corpului navelor au fost mărite.

Construcția acestei flote de petroliere rapide a început.

U. R. S. S.

■ *Deplasările flotei sovietice.*

Evenimentele din Extremul Orient au făcut să se vorbească mult de anumite deplasări de nave de războiu sovietice în Extremul Orient venind din Marea Baltică și Marea Neagră.

Italia Marinara pretinde că marina rusă ar avea 150 submarine cari ar fi repartizate astfel:

71 submarine (16 de mare tonaj + 30 mijlocii + 25 mici) în Marea Baltică;

30 submarine în Marea Neagră și

50 în Extremul Orient.

Aceste cifre sunt foarte aproximative căci informațiile nu au putut fi controlate.

Recenzii

Navires et Marins *de G. La Roërie și J. Vivielle.*

Două elegante volume, de o rară documentare și eleganță, în care cititorul se poate documenta asupra evoluției navelor dela epoca preistorică, până la cea modernă. Ce și-au propus autorii și ce au reușit să desăvârșească se vede din cuvintele de mai jos, așternute, în chip de prefață, în capul lucrărei. Și au reușit!

Dacă marinarul vede cu plăcere că intelectualii și poporul se interesează de sculele profesiunei sale, el rămâne lovit de oroare, în fața anumitor imagini de vapoare, întocmai ca și naturalistul căruia i s'ar prezenta monștri necunoscuți, jumătate mamifere, jumătate crustacee. Prea ades, la decoratori și fabricanți de modele, documentarea este nesatisfăcătoare.

Aceste anacronisme și erezii mâhnesc pe marinar. El se întristează când vede desfigurate navele lui, pentru că le iubește, nu ca un diletant ci cu dragostea adâncă ce o are pentru prietenii vechi, pentru servitorii buni, pentru tovarășii credincioși în lupta contra elementelor. Este un contrast, bine notat de Conrad, între mentalitatea lui și aceea pe care i-o dă literatura. Poeții și romancierii descriu cu măestrie dragostea de mare; în realitate acesta-i un sentiment prea puțin răspândit; marea este de cele mai multe ori prea dușmancă pentru ca să fie iubită fără margini. Din contra, marinarul iubește vaporul lui, iubește vapoarele. Aceasta se înțelege, căci din toate creațiunele omenești, nava este acea care se apropie mai mult de ființe: rapidul torpilor, când ascultă de comenzi, este un corp tremurător al cărui suflet este comandantul. Automobilul, avionul, nu dau în acelaș grad această impresie de simbioză intimă, pentrucă sunt părăsite cel puțin la fiecare etapă, în timp ce pe „bord“ se locuește. Nava este calul de arme, dar este și patul care te leagănă; este visul aventurilor îndepărtate, dar și bucățica de țară pe care marinarul o păstrează cu el: farmecul ei împletește printr'o vrajă unică exotismul cu căminul. Dragostea de navă este țesută cu ore lungi de viață arzătoare sau calmă; el este agățat cu toate fibrele: de cei mai nobili prin hotărârile bărbătești executate împreună, de cei mai visători prin acele nostalgii eterne de hoinăreală sau de întoarcere, pe care nava o evocă fără încetare mulţumind şi pe unul şi pe altul. Această dragoste vie şi adâncă, bătrânul marinar, care scrie aceste rânduri, visează să o semene în inima altora. El ar vrea tot odată să n'o redea decât cu convingere şi astfel să facă iubite navele, căutând să le facă mai bine cunoscute.

*

Mijlocul cel mai seducător constă fără îndoială, să arăţi tot ce este frumos în corăbii şi în producţiile artistice, cărora le-a folosit de modele; pentru aceasta ne-am servit de numeroase ilustraţii. Planurile, tablourile, gravurile vor vorbi prin ele însile ochilor celor puţin cunoscători.

Se vor mira poate, că nu găsesc în text comentarii destul de scurte despre armonia liniilor şi proporţiilor. Aceasta ne-ar fi antrenat la desvoltări prea întinse, căci estetica navală este adesea complicată: un exemplu e de ajuns. Să nu discutăm pentru un moment fluctuaţile moderne ale noţiunii frumos şi să ţinem seamă de axioma clasică: „un obiect este frumos când forma lui exprimă intenţiile autorului şi desăvârşita lor realizare". O navă repede va fi cu atât mai mult de admirat cu cât corpul va înfăţişa ideia de viteză, de slabă rezistenţă la înaintare. Dar faptele nu se împacă în totdeauna cu aparenţa. Pare că cu cât prova va fi mai subţire, cu atât mai bine va spinteca apa; acest lucru nu este adevărat decât în apele liniştite, dar pe hulă nu mai este acelaş lucru. La tangaj o provă ascuţită se afundă în apă cu mult mai adânc decât o provă umflată; prova e acoperită de valul pe care îl străbate, în loc de al încăleca; astfel pierderile de viteză pot deveni superioare câştigului. Iată un caz, în care forma cea mai bună este un compromis, pe care ochiul singur nu l-ar putea analiza.

Pe scurt, înainte de a intra în teorii lungi, trebue lăsată imaginilor grija de a răspândi estetica lor particulară. Noi am adoptat această a doua soluţie; cititorul ne va mulţumi.

*

Datorez o explicaţie micului grup credincios, care de câţiva ani urmăreşte silinţele mele prin presa maritimă. N'aş vrea ca să n'am pentru el, lucrând la această carte, un gând de predilecţie, pe care alţii mi-l vor ierta. Eu găsesc ocazia să le amintesc, cum istoria luminează folositor subiectele, pe care aveam obiceiul de a le trata împreună, adică actualitatea maritimă considerată din punct de vedere economic. Chiar pentru oamenii practici timpul petrecut în răsfoirea de vechi texte nu este de loc timp pierdut; se spicuesc bogate învăţăminte. In criza actuală a construcţiei navale se atribue un rol predominator scumpetei materialelor; totuşi Anglia deţinea supremaţia maritimă în epoca în care lemnul era la ea cu mult mai scump ca în ţările rivale.

Nu e aici locul să inzist mai mult asupra remarcelor de acest fel; deasemenea nu este nevoe să arăt că istoria navei luminează pe aceea a marilor curente economice; pretind să ajung printr'un ocol susţinând o teză care îmi este scumpă şi pe care o dedic în deosebi cititorilor doritori de cunoştinţe generale. Această teză se poate formula astfel: *Evoluţia navei a comandat evoluţia civilizaţiei noastre occidentale.*

* *

Nu prea este nevoe să amintesc ce rol a jucat marea în prefacerile popoarelor. Trăim în era civilizaţiilor maritime, mult superioare civilizaţiilor pământeşti, care le-au precedat. Omul, la început păstor şi nomad, a sporit bunul său fixându-se pe pământ şi devenind agricultor. Dar aci nu era decât un pas; civilizaţia antichităţi mediteraneene, din care a noastră purcede, începu în adevăr când navigaţia a permis comerţul şi a favorizat interpenetrarea industriilor locale. Dacă vrei să imparţi pe perioade timpul scurs de atunci, trebue să împrumuţi numirile capitolelor din geografia maritimă. Vechea nomenclatură (Antichitate, Evul Mediu, Timpurile Moderne) vor părea superficiale urmaşilor noştri: Americanii sunt gata să schimbe toate acestea, când ne spun cu mândrie: „era Atlanticului este închisă, aceea a Pacificului s'a deschis în acelaş timp cu canalul Panama". Ori aceasta nu e îngâmfare decât parţial: nu a trecut oare superioritatea forţelor materiale de pe un mal pe altul al Atlanticului?

Această deplasare confirmă o lege veche de când lumea: la diferite stadii ale istoriei se văd marile naţiuni grupate pe malurile unui bazin maritim, heghemonia trecând dela Est la Vest, de pe un mal pe celălalt, pe urmă emigrând spre un bazin mai mare şi mai la stânga pe hartă. Astfel înaintea erei Atlanticului este aceea a Mediteranei occidentale, care vine ea însăşi după era Mediteranei orientale. După Grecia, Roma. In secolul XVI monarhia spaniolă este aceea, care, plină de aur, vrea să guverneze lumea.

Intre aceste ere succesive, se observă un paralelism isbitor. De fiecare dată trecerea spre marea occidentală nu s'a făcut decât cu preţul a mari greutăţi; Charybda şi Scylla, sirenele şi numeroase genii ameninţătoare veghează strâmtorile Siciliei şi ale Coloanelor lui Hercule. La Panama, demonul frigurilor galbene, pâzea, în timp ce Culebra, până a fost rasă, arunca izbucnirile în curmezişul drumului. Aceste comparaţii nu sunt numai un joc al minţii, ci li se poate da o semnificaţie puternică de prevestiri. Se poate spune că Atlanticul de astăzi este Marea Ionică de acum 2200 ani; Europa, focarul vechei civilizaţii, mică peninsulă foarte crestată, la marginea unui mare continent, este Helada timpurilor noastre: este foarte îmbucătăţită; Societatea Naţiunilor, frumoasele proecte de unire economică nu ne amintesc oare Liga Acheiană? Să trecem: pentru a justifica împărţirea istoriei în perioade maritime: *Mediteraneană, Atlantică...*

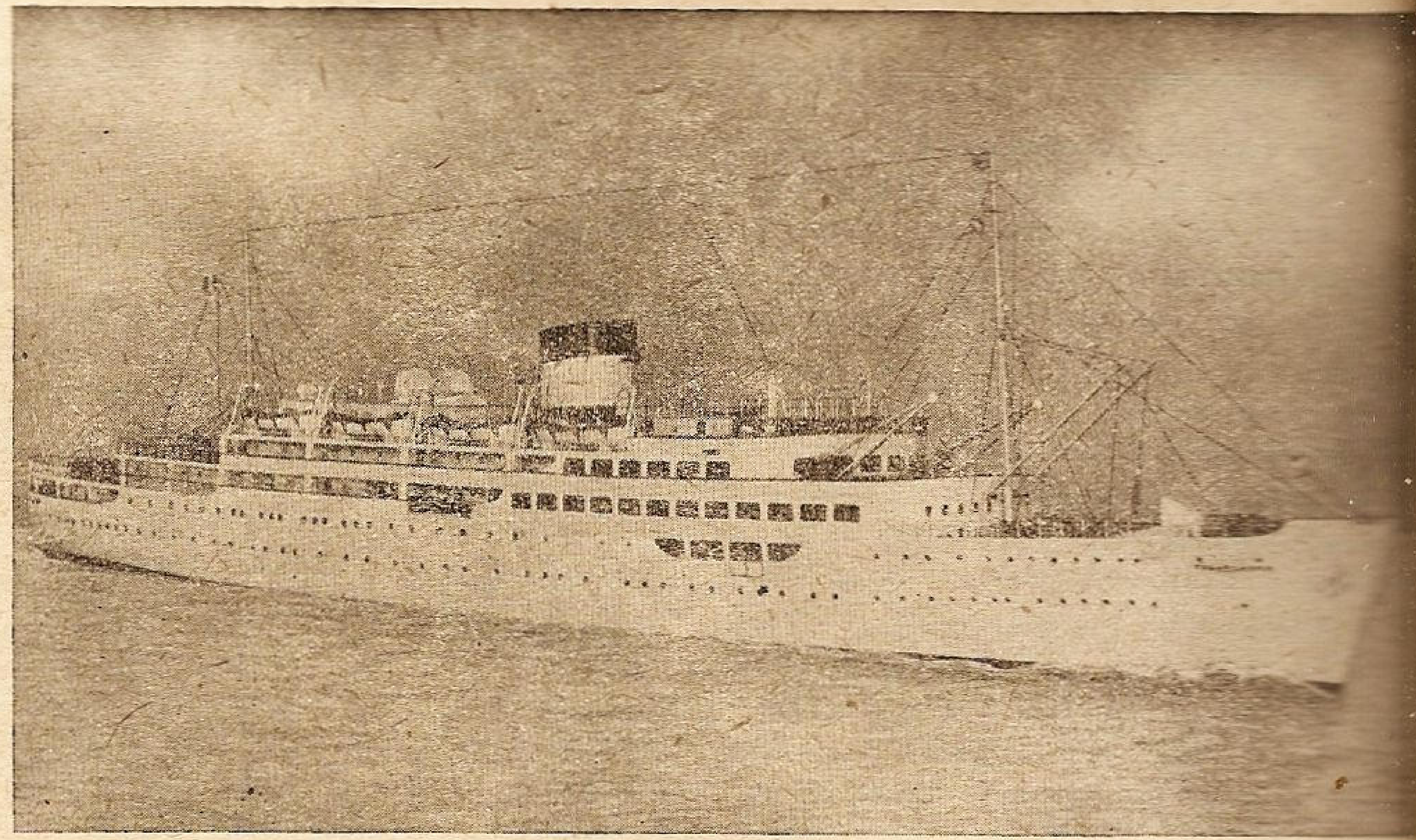
Fiecăreia din aceste perioade îi corespunde câte un tip de navă. Epoca Mediteranei este aceea a ramelor; domnia galerei. Antichitatea în adevăr n'a ignorat corabia cu pânze, dar supremaţia — atunci militară — aparţine oraşelor care posedă cele mai bune flote de galere. Galera, transport greoi, manevrând destul de puţin, nu se riscă des în mare. In evul mediu tot cu corăbii cu rame Geneva şi Veneţia au făcut comerţul de producţii preţioase.

Cucerirea Atlanticului începe odată cu perfecţionarea pânzelor. Aşteptând punerea la punct a „vasului". Portughezii inventează caravela cu dublu greement: pânze „pătrate" pentru alurile cu vântul din spate, pânze „latine" pentru a câştiga contra vântului din faţă. Fără această combinaţie s'ar fi putut ca navigatorii să nu fi ştiut să coboare şi să urce curentul permanent al alizeelor; ocolurile africane, preludiul descoperirilor columbice ar fi rămas foarte îndoelnice. Mai târziu, când s'a ajuns la tipul desăvârşit cu trei catarge, éra Atlanticului erà la înălţime.

Cu propulsiune mecanică ea atinge cât ai clipi apogeul, în timp ce se produce strămutarea dela Est la Vest, observată deja în Mediterană. In timpul domniei pânzei, situaţia respectivă a continentelor este stabilită, America rămâne un pământ de colonizare, de civilizaţie născândă; după mai puţin de un secol dela apariţia vaporului, totul s'a schimbat, pe malul celalt al apei se găseşte cea mai populată dintre naţiunile civilizate; aceea care deţine recordul producţiei industriale.

Nu e îngrijorător, după aceasta, să înregistrezi noua invenţie a unei scule cu totul adaptată pentru éra Pacificului. Vreau să vorbesc despre *vasul cu motor*. Pacificul este oceanul distanţelor mari; anumite parcursuri erau aproape interzise vechilor vapoare pentru că acestea ar fi trebuit să consacre cărbunilor tot locul disponibil. Cu nava cu motor, care consumă mai puţin şi în care combustibilul lichid ocupă mai puţin loc, aceste linii devin exploatabile din punct de vedere comercial; ele sunt gata să se desvolte sub ochii noştri. Să nu uităm că cuceririle, în epoca noastră, nu se mai fac cu armele, ci prin mijloace economice.

Viitorul va spune dacă aplicarea legii se urmează şi dacă după éra navelor cu rame, care a fost aceea a Mediteranei, după epoca *navelor cu pânze* sau a Atlanticului, vine *éra Pacificului*, éra navei cu propulsiune mecanică, în care vaporii n'ar fi fost decât o încercare bună cel puţin pentru a grăbi sfârşitul capitolului Atlantic.



SERVICIUL
MARITIM
ROMÂN

DIRECŢIUNEA LA BUCUREŞTI

BULEVARDUL
TAKE IONESCU, 1-3
Adr. Telegr.: SEMERE

m/s TRANSILVANIA

Preferaţi pentru călătoria în Orient, ruta vapoarelor S. M. R.,
cea mai frumoasă, cea mai scurtă şi cea mai economică.

Această rută este deservită de vapoarele rapide DACIA, ROMÂNIA şi REGELE CAROL II

Linia I: Constanţa - Istanbul - Pireu - Alexandria - Haifa - Beirut - Pireu - Istanbul - Constanţa.

Plecarea din Constanţa Luni, la fiecare 2 săptămâni.

Linia II: Constanţa - Istanbul - Pireu - Beirut - Haifa - Alexandria - Pireu - Istanbul - Constanţa.

Plecarea din Constanţa Luni, la fiecare 2 săptămâni.

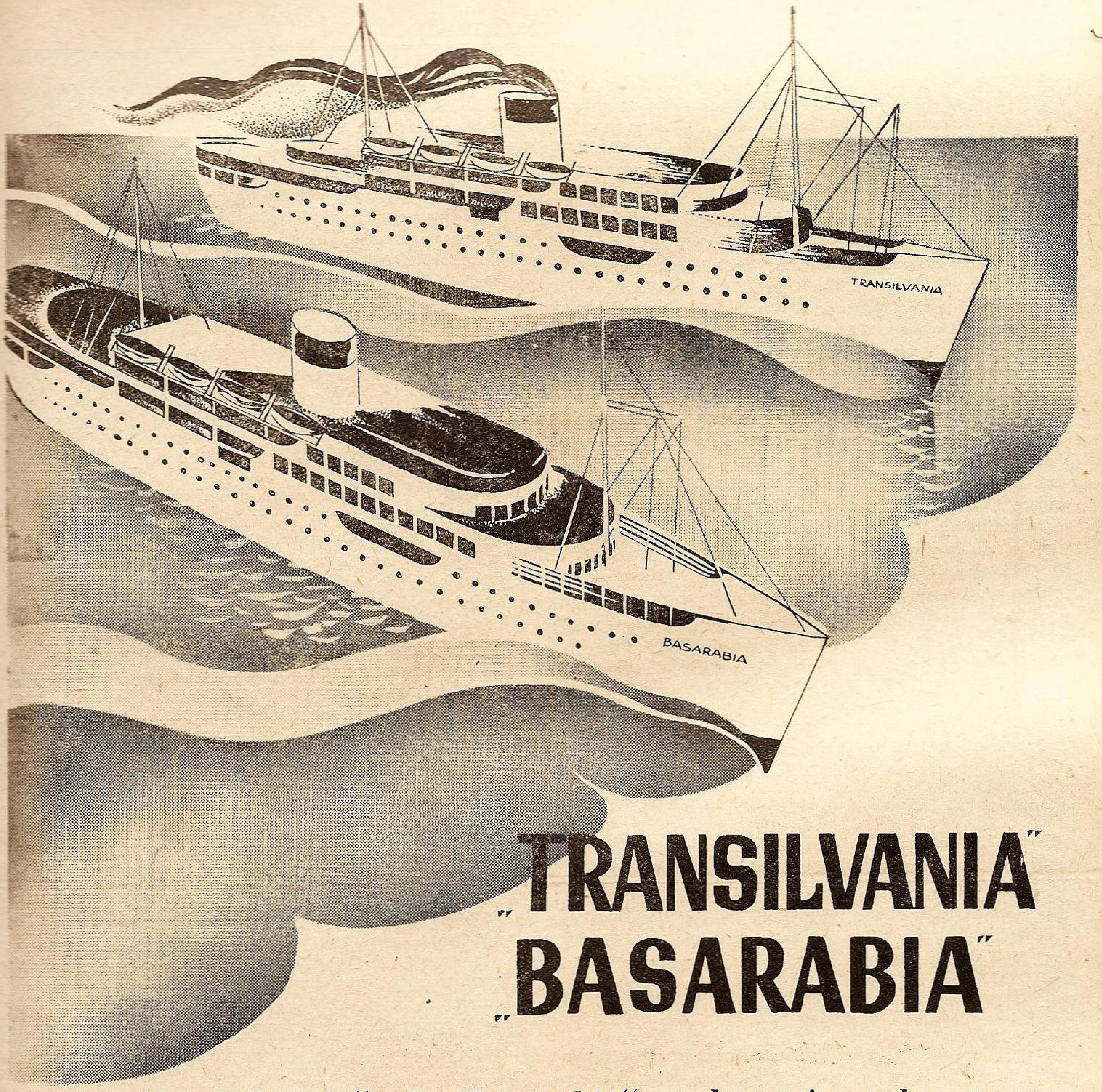
Liniile precedente vor fi deservite, cu începere din Septembrie 1938, de m/s TRANSILVANIA şi BASARABIA, vapoare de mare lux şi viteză, amenajate cu confort ultramodern; CONSTRUCŢII 1938.

Linia Dunăre - Mediterana Occidentală, deservită de cele două vapoare mixte ALBA IULIA şi SUCEAVA: Galaţi-Constanţa-Istanbul-Salonic-Pireu-Izmir-Malta - Napoli sau Genova - Marsilia - Malta (fac.) Pireu - Istambul-Constanţa-Galaţi. Plecarea din Galaţi în fiecare lună.

PENTRU ORICE INFORMAŢIE, BILETE, ETC. A SE ADRESA:
DIRECŢIUNEI SERVICIULUI MARITIM ROMÂN LA BUCUREŞTI (Biroul de călători)
B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 (Telefon 3.22.61), sau

agenţiilor sale din porturile de escală, agenţiilor WAGONS-LITS/COOK şi principalelor birouri de voiaj din ţară şi din străinătate.

SE TRIMIT LA CERERE
PROSPECTE GRATUITE



„TRANSILVANIA"
„BASARABIA"

„Transilvania" şi „Basarabia", cele mai moderne şi luxoase vapoare româneşti, întrebuinţează dela lansarea lor, pentru ungerea motoarelor, uleiurile GARGOYLE Marine Oils.

42% din vapoarele lumii întregi întrebuinţează pentru ungerea motoarelor lor aceste uleiuri cu renume mondial.

Gargoyle Marine Oils

VACUUM OIL COMPANY S. A. d. R.

Ori ce ar fi, ni se va acorda, ca în istoria civilizației noastre, istoria navei să joace un rol preponderent și să valoreze greutatea de a aduna materiale.

COCA

Revista Sulzer

In articolul de fond din numărul 2 al revistei Sulzer, directorul technic al unei manufacturi germane de aparate pentru industria textilă descrie centrala sa de aburi al cărei echipament suscită cel mai viu interes în cercurile competinte; această centrală cuprinde un generator monotubular „Sulzer" de 20 tone de aburi pe oră și două mașini de aburi Sulzer de 100 kg. cm^2. Un al doilea articol ne dă o privire retrospectivă asupra celor 40 ani de progres realizat în construcția motoarelor Diesel în uzinele Sulzer Frères din Winterthur și subliniază principalele performanțe technice ale casei în cursul aceleiași perioade, în domeniul motoarelor staționare, marine și de tracțiune. Un al treilea articol descrie o instalație de pompe centrifugale Sulzer, antrenată printr'un motor Diesel într'o peninsulă de pe lacul Titicaca, în Bolivia și care servește la irigația unei mari exploatări agricole la o altitudine de aproape 4000 m. Ultimul articol studiază organizația de desfacere a produselor industriei mecanice și expune anumite idei asupra relațiilor unei uzini cu reprezentanții săi și sucursalele sale străine, cât și cu clientela sa. Cronica din acest număr mai semnalează unele comenzi mai importante de motoare Diesel și generatoare de aburi monotubulare pentru România, Indiile olandeze și Olanda. Printre altele ea ne mai dă unele informațiuni asupra unei centrale de motoare Diesel în Indica, două instalațiuni frigorifice într'un antrepozit din Uruguay și o lăptărie în Elveția, două instalațiuni de pompe în Belgia și Alsacia, o stație de pompare comunală în Elveția, un vapor echipat cu motor Diesel pentru transportarea gunoiului în Franța, o instalație de cazane electrice într'o mare piscină acoperită din Anglia.

Morski Sgovor

Revista Ligii naționale navale a vecinilor noștri dela Sud, publică în fiecare număr interesante dări de seamă asupra ultimelor realizări în domeniul maritim, pe care bulgarii le-au înfăptuit, sau articole documentare cari, în oare care măsură, ne privesc și pe noi.

In lipsa unui translator permanent, ne mulțumim să redăm, atunci când avem posibilitatea, scurte note din cuprinsul organului oficial al Ligii navale bulgare.

Pancev: Portul Țarevo

Orașul Țarevo e situat pe malul uneia din numeroasele băi din centrul coastei Strangea. In spatele lui se întinde ținutul Strangea cu codrii lui seculari de stejari și bogății subterane descoperite recent: minereuri de fier, cărbuni de piatră și zăcăminte de sare.

Dela Țarevo pornesc drumuri care taie și vor tăia încă masivul Strangea până la valea râului Tungea. Căile de uscat dela acest masiv, până la linia ferată Burgas — Sofia, sunt lungi și anevoioase. De aceea, portul Țarevo rămâne singurul punct principal de aprovizionare și export al întregului ținut Strangea.

Țarevo e un oraș pur bulgăresc, înconjurat de frumoase sate vechi și noui. Populația lui, în majoritate refugiați depe țărmul mării Egee, a ameliorat și făcut roditor pământul care i-a fost dat și a înființat cooperative și uniuni pentru exploatarea lemnului în munți.

Din inițiativa și în urma stăruințelor îndelungate ale ligii naționale navale bulgare, prin 1925 a început studierea chestiunii înființării unui port la Țarevo.

Construirea acestui port a mai avut un motiv. In 1925, au început tratativele pentru concesionarea exploatării pădurilor din masivul Strangea. Tratativele s'au încheiat cu realizarea unei concesiuni silvice, potrivit căreia concesionarul trebuia să construiască în primul rând un port la Țarevo și o linie ferată pe malul râului Velika, până la locul codrilor seculari de stejar din Strangea. La începerea construirii portului, concesionarul a depus circa 8 milioane leva. Puțin după aceea însă, a renunțat la concesiune, pierzând și suma depusă.

Guvernanții de atunci ai Bulgariei, prevăzând că un port în acel loc ar avea mare viitor, au hotărît să continue construirea lui.

Lucrarea a costat, în total, 28.400.000 leva și a necesitat 254.854 zile de lucru. Pentru digul spărgător de valuri s'au întrebuințat 228.113 m. c. pietre, 5.070 m. c. blocuri de beton și 4.043 m. c. zidărie supramarină. Digul e lung de 276 m.

Cheiul de acostare are o lungime de 65 m., iar adâncimea bazinului e de 3,20 m. Acest fapt permite intrarea vaselor de tonaj mijlociu, cum ar fi „Țarul Ferdinand" și „Evdochia".

La cheiul noului port acostează ușor toate vasele cu pânze care vin să încarce cărbuni de lemn pentru export în Turcia și Grecia.

Traficul portului crește repede. Pe când în 1934, au rulat prin el 4.600 tone de mărfuri, la import-export, în 1936, traficul a fost de 17.000 tone. Numai în 1936 portul a fost vizitat de 690 vase.

Navigația bulgară pe Dunăre

Bulgarii dispun, în comerțul lor extern, de patru căi de comunicație principale: două pe uscat și două pe apă. Căile de uscat sunt: prima, prin Dragoman și Belgrad spre Europa centrală și în oarecare măsură, spre cea apuseană și, a doua, prin Varna — Oboriște — Cernavodă — București, tot spre Europa Centrală și Polonia. Amândouă aceste căi trec prin țări vecine și, firește, depind în întregime politicește și economicește — atât în timp de pace, cât și în cel de război — de țările respective. Dacă se ia în considerație că structura economică a Bulgariei se aseamănă cu a vecinilor ei, se înțelege că Bulgaria apare, pentru piețele străine, ca o concurentă. Astfel, se vede dependența comerțului extern al Bulgariei, mai ales a exportului, pe aceste căi. Deși interesele administrațiilor feroviare străine de a atrage un trafic de tranzit cât mai mare pentru liniile lor, precum și tratatele politice și economice, care ne leagă de vecini, atenuiază aceste condițiuni nefavorabile, totuși riscul căruia e expus exportul bulgar, e destul de mare.

Prima din căile de comunicație pe apă care începe dela Varna sau dela Burgas și trece prin strâmtorile Constantinopolului, leagă Bulgaria de Piețele Orientului apropiat și îndepărtat, de Marea Mediterană și de Europa Apuseană și Nordică.

A doua cale de comunicație pe apă e Dunărea și, la un capăt, se leagă cu calea maritimă arătată mai sus, fiind ca o continuare a acesteia, iar la alt capăt, ne leagă de porturile și piețele României și Europei Centrale. Din punct de vedere al independenței, cele două căi de comunicație pe apă prezintă mari avantagii față de căile de comunicație pe uscat.

Calea maritimă prin strâmtori poate fi periclitată, atât în timp de război, cât și în timp de pace de complicații politice sau economice în bazinul Mării Negre sa Mediterane.

In schimb, calea Dunării, în opoziție cu căile de comunicație maritimă și pe uscat, e mult mai liberă și independentă. Independența ei e garantată de interesele reciproce și tratatele internaționale care leagă toate țările riverane și Marile Puteri europene.

Firește că are și Dunărea lipsurile ei: în timp de război, comunicația pe acest fluviu poate fi expusă, amenințată și închisă chiar; afară de aceasta, și în timp de pace, în cursul lunilor Decembrie — Februarie, aproape totdeauna, devine greu accesibilă navigației, din cauza înghețului total sau parțial, ceței, curgerii sloiurilor, etc.

Afară de independența lor, căile de comunicație pe apă mai au avantajul că au o capacitate de transport nelimitată și un transport foarte eftin, deși relativ încet.

Exportul anual mijlociu (pe anii 1932—1936) al Bulgariei, care se cifrează la 462.161 tone, a fost efectuat în proporție de 57% pe mare, în proporție de 30% pe Dunăre și abia în proporție de 13% pe uscat. Importul Bulgariei, de 114.000 tone anual, în medie, a fost efectuat în proporție de câte 44% pe mare și pe Dunăre și abia în proporție de 12% pe uscat.

Inainte de război, exportul bulgar, compus, mai ales, din cereale, se îndrepta spre josul Dunării, Brăila-Sulina, și de acolo spre piețele Europei apusene. După război însă și mai ales în anii din urmă, în legătură cu transformarea producției agricole bulgare, exportul s'a îndreptat și spre deal, spre Europa centrală.

Azi, în traficul internațional pe Dunăre, care se cifrează anual la 6—8.000.000 tone, pavilionul bulgar e aproape inexistent.

Importanța Dunării ca o cale de transport pentru Bulgaria devine din ce în ce mai mare, mai ales cu terminarea căii de comunicație pe apă Rin — Main — Dunăre, care va lega Marea Nordului și cea Neagră și care va însemna pentru această țară o cale comodă de acces spre piețele întregii Europe. După terminarea acestui canal, o parte însemnată a traficului maritim bulgar va fi îndrumată pe Dunăre, iar porturile Rusciuk și Lom vor face concurență serioasă Varnei și Burgasului.

Concurența întreprinderilor de navigație între ele și a administrațiilor feroviare are, deseori, repercusiuni neplăcute asupra comerțului extern bulgar. De aceea, existența unei întreprinderi bulgare de navigație pe Dunăre ar juca un rol binefăcător asupra comerțului extern al acestei țări.

Chestiunea creării unei navigații bulgare pe Dunăre a fost ridicată de multe ori, dela proclamarea independenței încoace. După războiul mondial, pe lângă încercările oficiale, s'a evidențiat și o inițiativă particulară, în acest sens, cum ar fi achiziționarea vapoarelor „Generalul Ruzschi", „Kiev", etc. Dar, din cauza lipsei de experiență și a grabei, aceste încercări s'au terminat în chip catastrofal. De câtiva ani încoace, se țin comisiuni interministeriale și conferințe și se iau hotărîri pozitive. Totuși, abia în 1935, direcțiunea generală a căilor ferate și a porturilor bulgare a făcut o primă experiență, deși modestă, de a crea o navigație fluvială între porturile naționale. Rezultatele sunt strălucite și depășesc cele mai îndrăznețe prevederi și speranțe. Aceasta îndreptățește punerea din nou pe tapet a chestiunii în ansamblul ei.

Dintr'o studiere amănunțită a serviciului de navigație, reese că pentru nevoile schimbului de mărfuri al Bulgariei, se cer 4 vase cu motor cu o capacitate de câte 600 tone, două remorchere puternice, cinci șlepuri simple cu o capacitate de câte 500 — 1000 tone și două tancuri pentru mărfuri lichide cu o capacitate de 500 — 1000 tone. Cheltuelile anuale pentru salarii, combustibil, întreținere, taxe, etc. s'ar ridica, la o asemenea întreprindere de navigație, la 12.000.000 leva, iar venitul brut rezultat din transportul de mărfuri ar fi de 26.000.000 leva, adică s'ar realiza anual, pentru amortizare și venit net, 8.600.000 leva.

Aceasta, afară de alte avantagii, indirecte, pentru stat și economia națională, cum ar fi economiile rezultate depe urma unor tarife de transport mai eftine, păstrarea devizelor, plasarea mâinii de lucru bulgare, combustibil, alimente. Ar mai fi numeroase alte avantagii de ordin cultural, național și chiar politic și militar.

Pentru sporirea acestui parc de vase cu trei vapoare noui de călători, necesare serviciului de navigație pe Dunăre, ar mai trebui cheltuite 120.000.000 leva sau, cu o foarte posibilă eșalonare a plăților pe 5—6 ani, câte 20 — 24.000.000 leva anual.

R. DONICI

Sociologie Românească

Având menirea de a promova cunoașterea țării prin publicarea de cercetări monografice, consacrate satelor și regiunilor țării și problemelor pe care le ridică ele, „SOCIOLOGIE ROMÂNEASCĂ", este una din cele mai interesante reviste cari apar la noi.

Numărul pe Aprilie—Iunie 1938 este consacrat cu deosebire următoarelor trei probleme: Legii Administrative noui, Regiunii Moților și Cadrilaterului. Se face în el un portret statistic al ținuturilor, confruntări ale nouei Legi Administrative cu unitățile teritoriale firești și istorice ale țării și cu tehnica administrativă modernă.

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI
BRAILA — GALAȚI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAȚI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societății, au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din București la ora 13.30 și sosește la Galați la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galați la ora 6.00 și sosește în București la ora 10, precum și cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galați la ora 7.05 și sosește în București la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

Apoi e arătată înfăţişarea vieţii unui cătun al Câmpenilor, ai cărui locuitori trăesc din lucrul lemnului şi două contribuţii la un plan de soluţionarea problemei Moţilor scrise de cunoscătorii unor sate reprezentative ale Munţilor Apuseni, ca şi de darea de seamă temeinică a colonizării Cadrilaterului şi monografiile unor colonii de Timoceni, de Megleniţi şi de Turci.

In fruntea revistei, profesorul *Gusti* schiţează rostul muncii la sate a Fundaţiei Regale „Principele Carol". Prin Echipele Regale, Fundaţia demonstrează satelor în cari lucrează că forţa şi posibilităţile lor sunt suficiente spre a remedia multe din neajunsurile de care suferă. Căminele Culturale consolidează iniţiativa locală, făcând-o capabilă să contribue, alături de administraţie, la mai buna organizare a României.

Informaţii interesante asupra aspectelor sociale ale comerţului nostru interior se găsesc în studiul cu acelaş nume al fostului director al oficiului de studii dela ministerul de finanţe, *Paul Sterian*. Studiul lui *Henri H. Stahl* continuă analiza critică a filosofării lui Lucian Blaga asupra satelor şi a ţărănimei noastre.

FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCUREŞTI

Secţia Navală Construeşte:
vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă şi croasieră până la 30 tone, yolle, şalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri şi bărci universale. -

Secţia Radio Construeşte:
aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bal

Fabrica: str. Popa Lazăr No 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica No 1 Telef. 4.80 28.

SULZER FRERES
S. A.
BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel
Pompe centrifugale
Ventilatoare
Instalaţiuni frigorifice
Fabrică de ghiaţă
Turbine cu aburi
Cazane cu aburi

Incălziri centrale
Incălziri prin radiaţiune
Condiţionarea aerului
Uscătorii
Recuperaţiuni de căldură
Instalaţiuni sanitare
Abatoare complete

Rate mici,
prețuri scăzute!
ARA GAZ

Este momentul cel mai prielnic pentru oricine de a-și procura un aparat ARAGAZ în condițiunile EXCEPȚIONAL DE AVANTAJOASE ce se oferă ASTAZI.

Cu o neînsemnată cheltuială lunară, pe nesimțite, puteți cumpăra orice aparat ARAGAZ grație sistemului de vânzare în rate ARAGAZ.

Suntem în pragul verei — vin căldurile — bucurați-vă ȘI DVS. de foloasele aparatelor ARAGAZ, care, mai ales în acest anotimp, sunt atât de prețuite

Cereți astăzi o demonstrațiune gratuită la

MAGAZINUL „SANITAS"
BD. I. C. BRĂTIANU 36
TELEFON 2-31.55
DEPOZITARI IN INTREAGA ȚARĂ

NICI O GOSPODĂRIE FĂRĂ
ARAGAZ

INTREPRINDERILE METALURGICE
DUMITRU VOINA S. A. R.
Telefon 204.87 — Administrația centrală: Câmpul Moșilor Nr. 25 — București IV

FABRICĂ DE MAȘINI ȘI TURNĂTORIE
FABRICĂ DE CÂNTARE
Construcțiuni și Reparațiuni de Material Rulant

Sucursala: Brașov, Drumul Zizinului — Telefon 7—50

ITINERARIUL LINIEI IV: DUNĂRE — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	BUCUREŞTI	PELEŞ	OITUZ
GALAŢI (BRĂILA)	—	7 h.	19/VIII	6/IX	16/IX
SULINA	17 h. —	— 20 h.	19 „ 19 „	6 „ 6 „	16 „ 16 „
CONSTANŢA	6 h. —	— 9 h.	20 „ 21 „	7 „ 8 „	17 „ 18 „
ISTANBUL	7 h. —	— 8 h.	22 „ 22 „	9 „ 9 „	19 „ 19 „
TRIPOLI	8 h. —	— 6 h.	— —	13 „ 15 „	— —
BEIRUT	8 h. —	— 20 h.	— —	15 „ 17 „	— —
HAIFA	6 h. —	— 8 h.	— —	18 „ 19 „	— —
JAFFA T. AVIV (facult.)	10 h. —	— 12 h.	— —	19 „ 20 „	— —
ALEXANDRIA	8 h. —	— 12 h.	27 „ 28 „	— —	24 „ 25 „
PORT-SAID (facult.)	8 h. —	— 12 h.	29 „ 31 „	21 „ 23 „	26 „ 29 „
JAFFA T. AVIV (facult.)	13 h. —	— 9 h.	1/IX 2 „	— —	30 „ 1 „
HAIFA	13 h. —	— 18 h.	2 „ 4 „	— —	1/X 3 „
TRIPOLI	10 h. —	— 12 h.	6 „ 6 „	— —	— —
MERSINA (facult.)	11 h. —	— 18 h	— —	— —	5 „ 5 „
IZMIR (facult.)	8 h. —	— 18 h.	9 „ 9 „	27 „ 27 „	8 „ 9 „
ISTANBUL	8 h. —	— 10 h.	11 „ 11 „	28 „ 28 „	11 „ 11 „
CONSTANŢA	14 h. —	— 20 h.	12 „ 16 „	29 „ 3 „	12 „ 14 „
SULINA	7 h. —	— 8 h.	17 „ 17 „	4/X 4 „	15 „ 15 „
GALAŢI	16	—	17 „	4 „	15 „

NOTE. Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunării în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte, fără aviz prealabil.

ITINERARIUL LINEI V: DUNĂRE — MAREA EGEE

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	S/S DUROSTOR				
			269	270	271	272	273
GALAŢI	—	7 h.	19/V	17/VI	16/VII	14/VIII	12/IX
SULINA	17 h. —	— 18 h.	19 „ 19 „	17 „ 17 „	16 „ 16 „	14 « 14 «	12 „ 12 „
CONSTANŢA	6 h. —	— 7 h.	20 „ 21 „	18 „ 19 „	17 „ 18 „	15 « 16 «	13 „ 14 „
ISTANBUL	8 h. —	— 18 h.	22 „ 22 „	20 „ 20 „	19 « 19 «	17 « 17 «	15 „ 15 „
PIREU	14 h. —	— 11 h.	24 „ 25 „	22 „ 23 „	21 « 22 «	19 « 20 «	17 „ 18 „
VOLO	11 h. —	— 13 h.	26 „ 26 „	24 „ 24 „	23 « 23 «	21 « 21 «	19 „ 19 „
STYLIS	17 h. —	— 15 h.	26 „ 27 „	24 „ 25 „	23 « 24 «	21 « 22 «	19 „ 20 „
SALONIC	9 h. —	— 20 h.	28 „ 29 „	26 „ 27 „	25 « 26 «	23 « 24 „	21 „ 22 „
CHIOS	6 h. —	— 20 h.	31 „ 31 „	29 „ 29 „	28 « 28 «	26 « 26 «	24 „ 24 „
sau MYTILINE (facult.)	6 h. —	— 20 h.	31 „ 31 „	29 „ 29 „	28 « 28 «	26 « 26 «	24 „ 24 „
IZMIR	6 h. —	— 18 h.	1/VI 1 „	30 „ 30 „	29 „ 29 «	27 « 27 «	25 „ 25 „
ISTANBUL	6 h. —	— 12 h.	3 „ 3 „	2/VII 2 „	31 « 31 „	29 « 29 «	27 „ 27 „
CONSTANŢA	13 h, —	— 20 h.	4 „ 6 „	3 „ 5 „	1/VIII 3 „	30 « 1/IX	28 30 „
SULINA	7 h.	— 8 h.	7 „ 7 „	6 „ 6 „	4 „ 4 «	2 « 2 «	1/X 1 „
GALAŢI	18 h.	—	7 »	6 „	4 «	2 «	1 „

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.

INTRERUPTORI DE EXPANSIUNE

INTRERUPTORI DE MARE PUTERE, FĂRĂ ULEI IN EXECUŢIE PÂNA LA 200 KV., PÂNA LA 3000 AMP.

AVANTAGII:

- *FĂRĂ PERICOL DE EXPLOZIE ŞI DE INCENDIU*
- *FĂRĂ FUM IN INSTALAŢIA DE DISTRIBUŢIE*
- *LOCURILE DE INTRERUPERE VIZIBILE*
- *DISPOZIŢIE SIMPLĂ A CONDUCTELOR*
- *CONSTRUCŢIE SIMPLĂ ŞI IEFTINĂ A INSTALAŢIEI ŞI A CLĂDIRII*
- *MĂRIREA CAPACITĂŢII INSTALAŢIEI LA ÎNLOCUIREA INTRERUPTORILOR SUB ULEI PRIN INTRERUPTORI DE EXPANSIUNE IN ACELEAŞI CELULE*

SOCIETATEA ROMÂNĂ DE ELECTRICITATE

SIEMENS-SCHUCKERT s.a.

BUCUREŞTI, I. — STRADA C. A. ROSETTI Nr. 21

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POIENI
JUDEŢUL CLUJ

▼

executĂ case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

▼

Prospecte la cerere, la Direcţiunea Societăţii.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“, „ROMÂNIA”, „DACIA” și „TRANSILVANIA“

(CU REZERVA MODIFICĂRILOR FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		REGELE CAROL I	ROMANIA	DACIA	TRANSILVANIA	ROMANIA	DACIA
		Linia I	Linia II	II	I	II	I	II	I
CONSTANȚA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 4	29/VIII	5 / IX	12/ IX	19/IX	26/IX	2/X
ISTANBUL	Sos.	Marți » 15	Marți » 15	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	30 „	7 „	13 „	21 „	27 „	4 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	31 „	8 »	14 „	22 „	28 „	5 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	1 / IX	8 »	15 „	22 „	29 „	5 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	3 „	— „	17 „	— „	1 / X	— „
	Plec.	—	» » 12	3 „	— „	17 „	— „	1 „	— „
HAIFA	Sos.	—	S-tă „ 18	3 „	— „	17 „	— „	1 „	— „
	Plec.	—	D-că » 11	4 „	— „	18 „	— „	2 „	— „
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă »	Luni » 8	5 „	10 ..	19 „	24 „	3 „	7 „
	Plec.	D-că » 14	Marți » 16	6 „	11 „	20 „	25 „	4 „	8 „
HAIFA	Sos.	Luni » 12	—	— „	12 „	— „	26 „	— „	9 „
	Plec.	» » 24	—	— „	12 „	— „	26 „	— „	9 „
BEIRUT	Sos.	Marți » 6	—	— „	13 „	— „	27 „	— „	10 „
	Plec.	» » 11	—	— „	13 „	— „	27 „	— „	10 „
PIREU	Sos.	Joi » 10	Joi » 7	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	12 „
	Plec.	» « 15	» » 15	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	12 „
ISTANBUL	Sos.	V-ri » 17	V-ri » 17	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	13 „
	Plec.	S-tă » 13	S-tă » 13	10 „	17 „	24 „	1 / X	8 „	14 „
CONSTANȚA	Sos.	D-că » 4	D-că » 4	11 „	18 „	25 „	2 / X	9 „	15 „

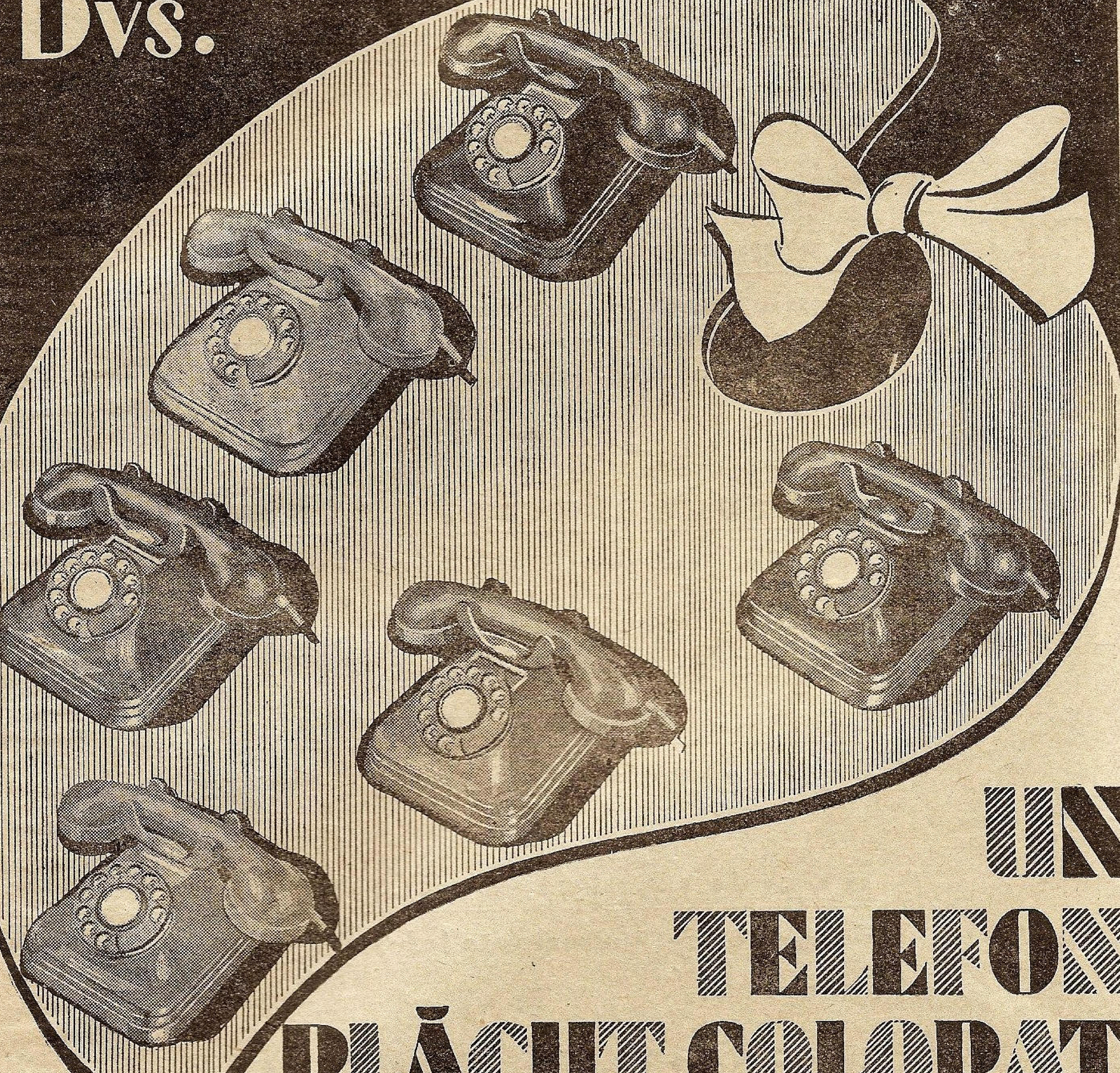
Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesitățile serviciului vor cere.

LINIE: DUNĂREA—MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D. M. O.)

PORTURI DE ESCALA	Sosiri	Plecări	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA	ARDEAL	SUCEAVA
GALATZ/BRAILA	—	7 h.	28/V	23/VI	21/VII	19/VIII	14/IX
SOULINA	16 h.	—	28 „	23 „	21 „	19 „	14 „
	—	17 h.	28 „	23 „	21 „	19 „	14 „
CONSTANTZA	6 h.	—	29 „	24 „	22 „	20 „	15 „
	—	15 h.	30 „	25 „	23 „	21 „	16 „
ISTANBOUL	11 h.	—	31 „	26 „	24 „	22 „	17 „
	—	18 h.	31 „	26 „	24 „	22 „	17 „
SALONIQUE	7 h.	—	2/VI	28 „	26 „	24 „	19 „
	—	16 h.	3 „	29 „	27 „	25 „	20 „
LE PIRÈE	20 h.	—	4 „	30 „	28 „	26 „	21 „
	—	20 h.	5 „	1 „	29 „	27 „	22 „
IZMIR	19 h.	—	6 „	2/VII	30 „	28 „	23 „
	—	20 h.	7 „	3 „	31 „	29 „	24 „
MALTE	20 h.	—	10 „	6 „	3/VIII	1/ IX	27 „
	—	20 h.	12 „	8 „	5 „	3 „	29 „
NAPLES/GENES	20 h.	—	14 „	10 „	7 „	5 „	1/X
	—	20h.	16 „	12 „	9 „	7 „	3 „
MARSEILLE	8 h.	—	18 „	14 „	11 „	9 „	5 „
	—	20 h.	20 „	16 „	13 „	12 „	7 „
MALTE (fac.)	18 h.	—	23 „	19 „	16 „	15 „	10 „
	—	20 h.	23 „	19 „	16 „	15 „	10 „
LE PIRÈE	6 h.	—	25 „	21 „	18 „	17 „	12 „
	—	20 h.	26 „	22 „	19 „	18 „	13 „
ISTANBOUL	15 h.	—	28 „	24 „	21 „	20 „	15 „
	—	16 h.	28 „	24 „	21 „	20 „	15 „
CONSTANTZA	14 h.	—	29/VI	25 „	22 „	21 „	16 „
	—	20 h.	3/VII	29 „	26 „	24 „	20 „
SOULINA	7 h.	—	4/VII	30 „	27 „	25 „	21 „
	—	9 h.	4 „	30 „	27 „	25 „	21 „
GALATZ	18 h.	—	4 „	30 „	27 „	25 „	21 „

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată Lei 950

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

BANCOTESCU & NICOLAU Ssori S. A.

STR. STELEA, 11 bis * BUCUREŞTI, 1 * TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

■

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

■

OŢELURI SPECIALE „ALPINE“

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

■

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă şi joasă tensiune.

■

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

■

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

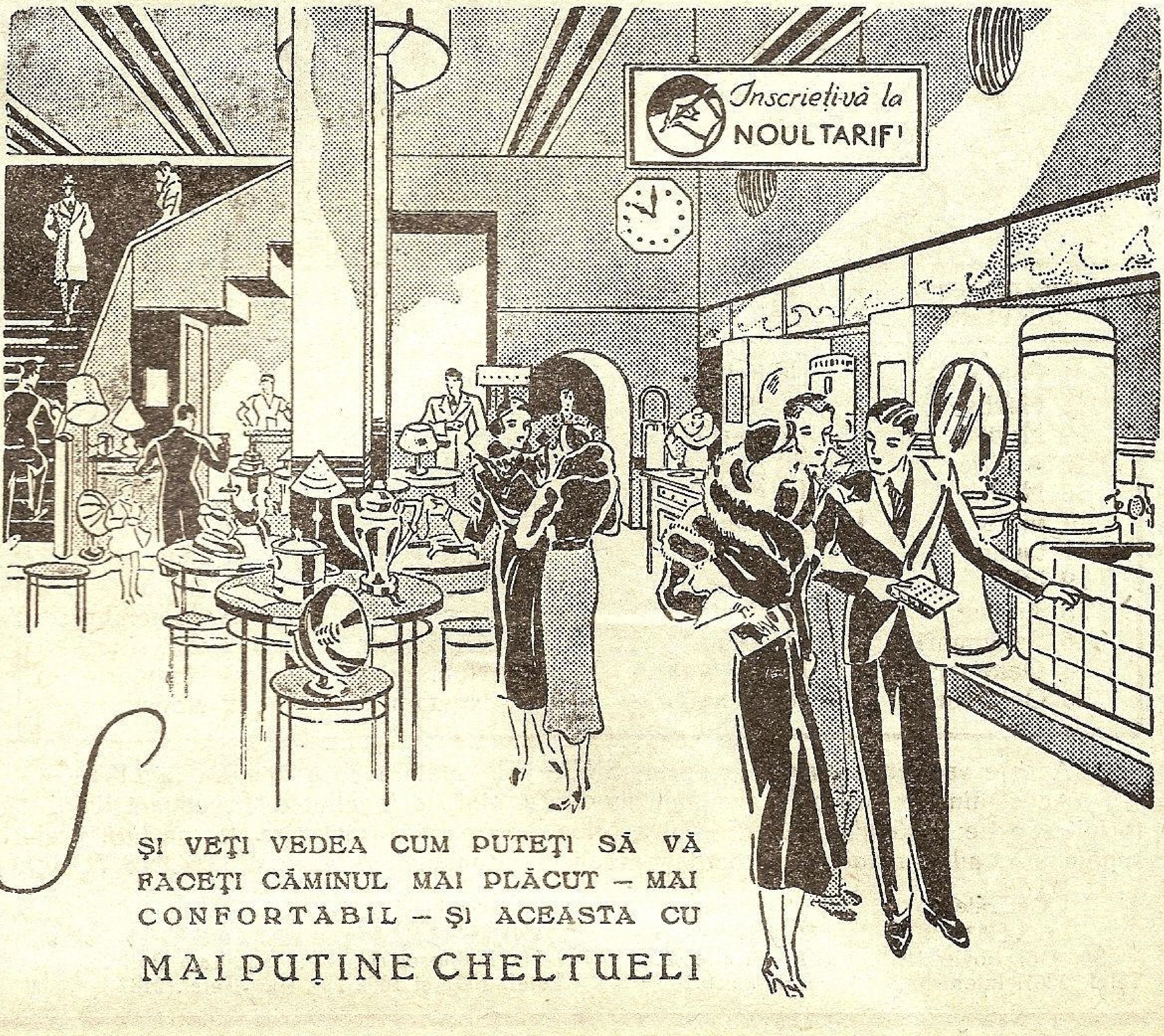
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în
Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL



ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

DUNAREX

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
PENTRU EXPORTUL
PRODUSELOR AGRICOLE

CENTRALA:

BUCUREŞTI, Strada Bursei 2 a.
TELEFON: 5-58/43 — 5-58/44 — 5-58/45.

SUCURSALE:

BRĂILA: Strada Misitiilor, 34.

CONSTANŢA: Strada I. G. Cantacuzino, 22.

JOHNSTON LINE

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS şi LIVERPOOL

1938

Plecarea dela ANVERS	Plecarea dela LIVERPOOL	Sosirea la CONSTANŢA	Sosirea la GALAŢI	Sosirea la BRĂILA
1 Februarie	9 Februarie	10 Martie	13 Martie	18 Martie
1 Martie	9 Martie	7 Aprilie	10 Aprilie	15 Aprilie
29 Martie	6 Aprilie	5 Mai	8 Mai	13 Mai
12 Aprilie	21 Aprilie	19 Mai	22 Mai	27 Mai
10 Mai	18 Mai	16 Iunie	19 Iunie	24 Iunie
7 Iunie	15 Iunie	14 Iulie	17 Iulie	22 Iulie
21 Iunie	29 Iunie	28 Iulie	31 Iulie	5 August
19 Iulie	27 Iulie	25 August	28 August	3 Septembrie
16 August	14 Septembrie	22 Septembrie	25 Septembrie	30 Septembrie
6 Septembrie	24 August	13 Octombrie	16 Octombrie	21 Octombrie
4 Octombrie	12 Octombrie	10 Noembrie	13 Noembrie	18 Noembrie
18 Octombrie	28 Octombrie	26 Noembrie	29 Noembrie	4 Decembrie

Aceste vapoare încarcă în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcţiunei liniei cât şi pentru orice caz fortuit sau de forţă majoră. ✱ Pentru orice informaţiuni privitoare la navluri, preţuri „forfaitare", etc. vă rugăm a vă adresa agenţilor noştri generali din România. S. A. R. WATSON & YOUELL, Agenţie de vapoare

Centralei
GALAŢI
Str. Col. Boyle 21.
Telef. 2267. Interurb. 3.

Sucursalei
BUCUREŞTI
Str. Bărăţiei 2.
Telef. 3.68.20

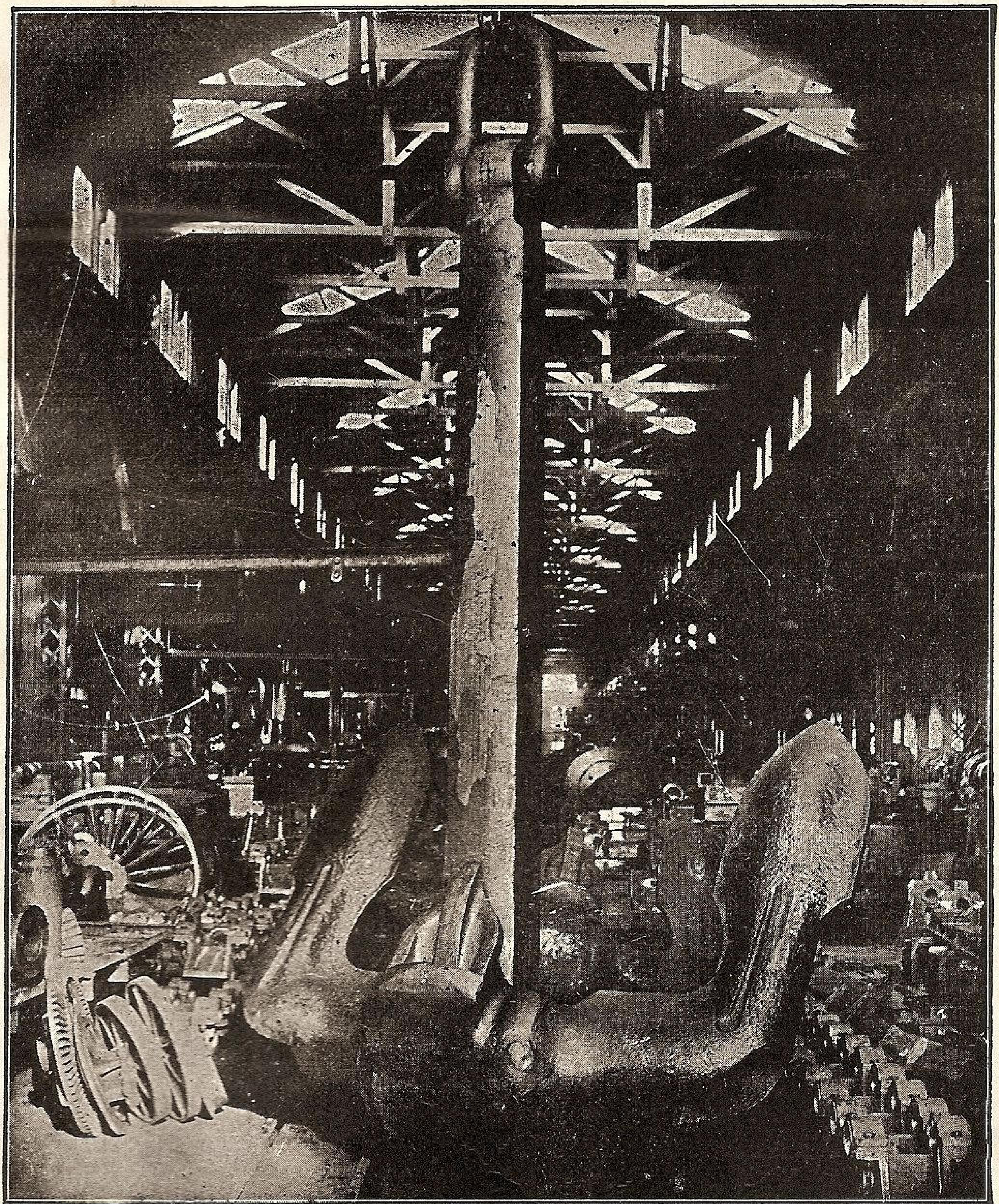
Sucursalei
CONSTANŢA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 şi 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Faţa Portului
Telef. 2187

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.

„REȘIȚA“

Minereuri, huilă, brichet, cocs ✱ Lemne de foc, de construcție, cărbuni de lemn ✱ Materiale refractare. ✱ **Fonte**: de mulaj, Martin și maleabile. ✱ **Oțeluri**: ordinare și speciale, turnate și forjate. Fer de comerț, traverse I și U, fer fasonat, table forte și mijlocii, șine și accesorii pentru căile ferate normale și înguste. Buloane, nituri, piulițe, etc. ✱ Macazuri, ramificații, întretăeri, poduri, hale și alte construcții în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roți, roți montate complect.



LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Mașini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ȘI MUNIȚIUNI, etc., etc., etc.

Din toate colţurile ţării ne vin cereri pentru bronzurile noastre, fiindcă nu costul iniţial, ci rezultatele ulterioare, contează în adevărata economie.

Bronzurile noastre turnate

ARKEDO, DENSA-METAL, PURIN

sunt cerute tot mai mult, fiind bronzuri de calitate.

CLARK

S.A.R.

TURNATORIE
DE METALE

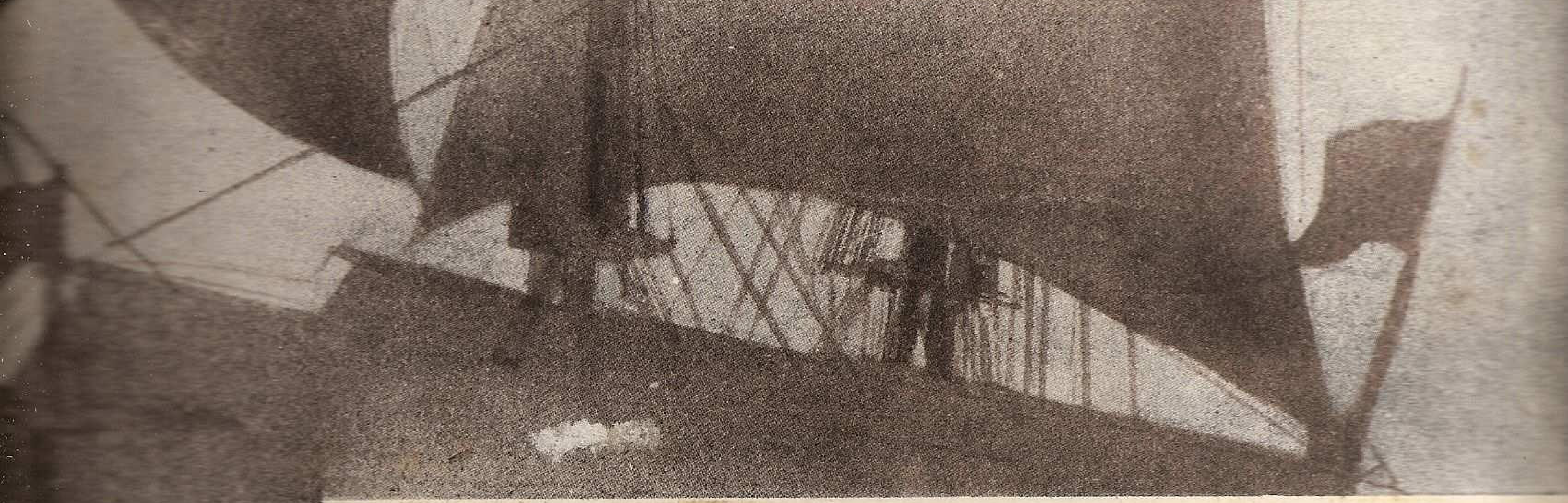
PLOEŞTI

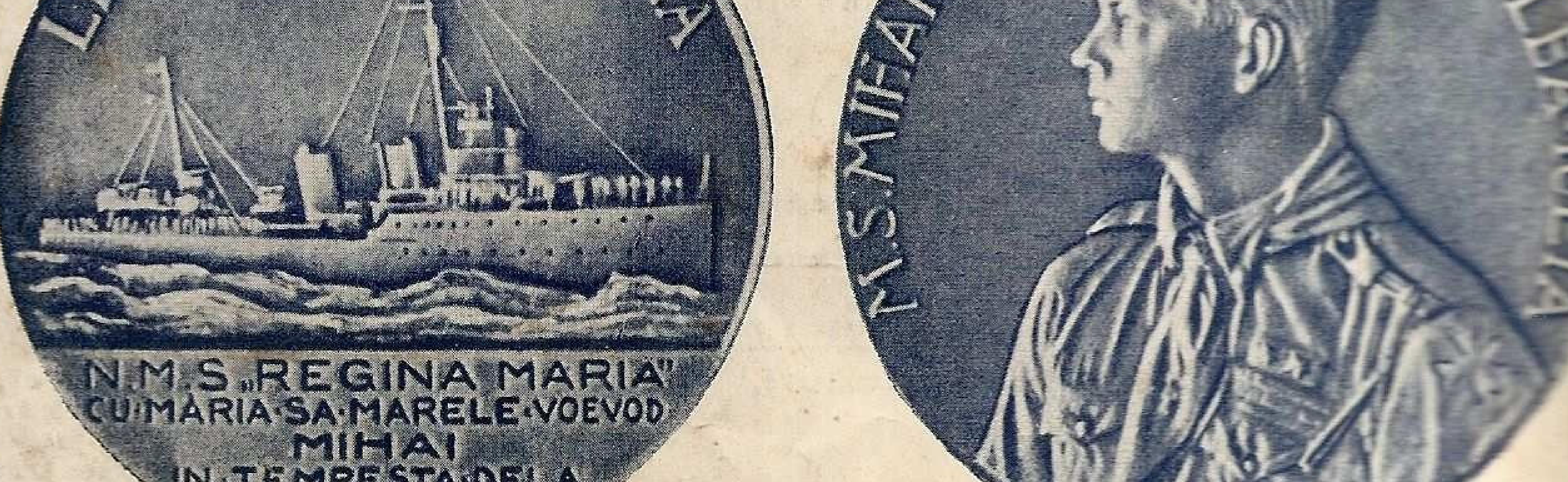
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREŞTI

Preţul Lei 20.—

31.

MAREA NOASTRA




LIGA NAVALA ROMANA
N.M.S. „REGINA MARIA"
CU MARIA SA MARELE VOEVOD
MIHAI
IN TEMPESTA DELA
5-6 IAN 1936
M.S. MIHAI MARELE VOEVOD DE ALBA IULIA

MĂRTURIILE DELA BOTEZUL MARII PRIMIT DE MARIA SA MARELE VOEVOD MIHAI DE ALBA-IULIA

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 10—ANUL VII

„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă..."

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director: Comandor A. NEGULESCU — Secretar: CONSTANTIN TOMESCU

Numărul 10

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada N-rul 7. — Bucureşti, I. — Telefon 349/08.

Octomb. 1938

CUPRINSUL:

* * * Vremea înfăptuirilor a sosit . . . . . „ 375
* * * Un monument în amintirea eroilor marinari . . . . . „ 377
* * * Ziua marinei . . . . „ 378
Al. Gregorian: Prezenţa României la mare . . . „ 387
Ziarul „Seara“: La Hamburg . . . . „ 387
Gr Trancu-Iaşi: Absenţe regretabile . . . . . . „ 388
Avocat V. Vasiliu: Problema marinei comerciale în cadrul planului economic . . . . „ 389
Vadim Vladâchim: Pe drum de apă . . . . . . „ 392
Lilla Giuşcă-Speranţia: Zadarnic, mare!.. . . . . „ 394
N. Mihăescu-Nigrim: La marginea mării . . . . . „ 394
Nicolae Lissescu: Doliu în Malta . . . . „ 394
* * * Din toată lumea . . . . „ 395
Informaţii din ţară . . . . „ 397
„ din străinătate . . . . „ 406
Recenzii . . . . „ 412

Supliment rezervat membrilor: Conferinţa d-lui Prof. univ. N. Daşcovici

---

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării .	**Lei 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţiile speciale pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc sunt:

20 lei elevii din cursul primar, cursul inferior secundar şi similarele lor — comercial, profesional, industrial, etc., muncitorii minori;

40 lei elevii din cursul superior liceal sau similarele lor, studenţii, muncitorii majori, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“ care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat, cu tuş negru.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA. Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.
LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30*: 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9*: 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei 10.*
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*, specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5*; Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.
H. AUSLENEDER *Regală 14*, 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*, 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza*, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.
VASILE ȘIȘU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str. Piața Cuza Vodă, 1/3 20.*

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.
Dr I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.
RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ȘI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ȘI FARMACIȘTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. București 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. București 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialități,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% rețete).
FARM. INFRĂȚIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialități, 25% rețete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialități 25% rețete).

CROITORII ȘI STOFE

ȘTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ȚONE GH. ȚONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAȚII ȘEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălțăminte 15%).

INCĂLȚĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* și
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piața Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF și RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

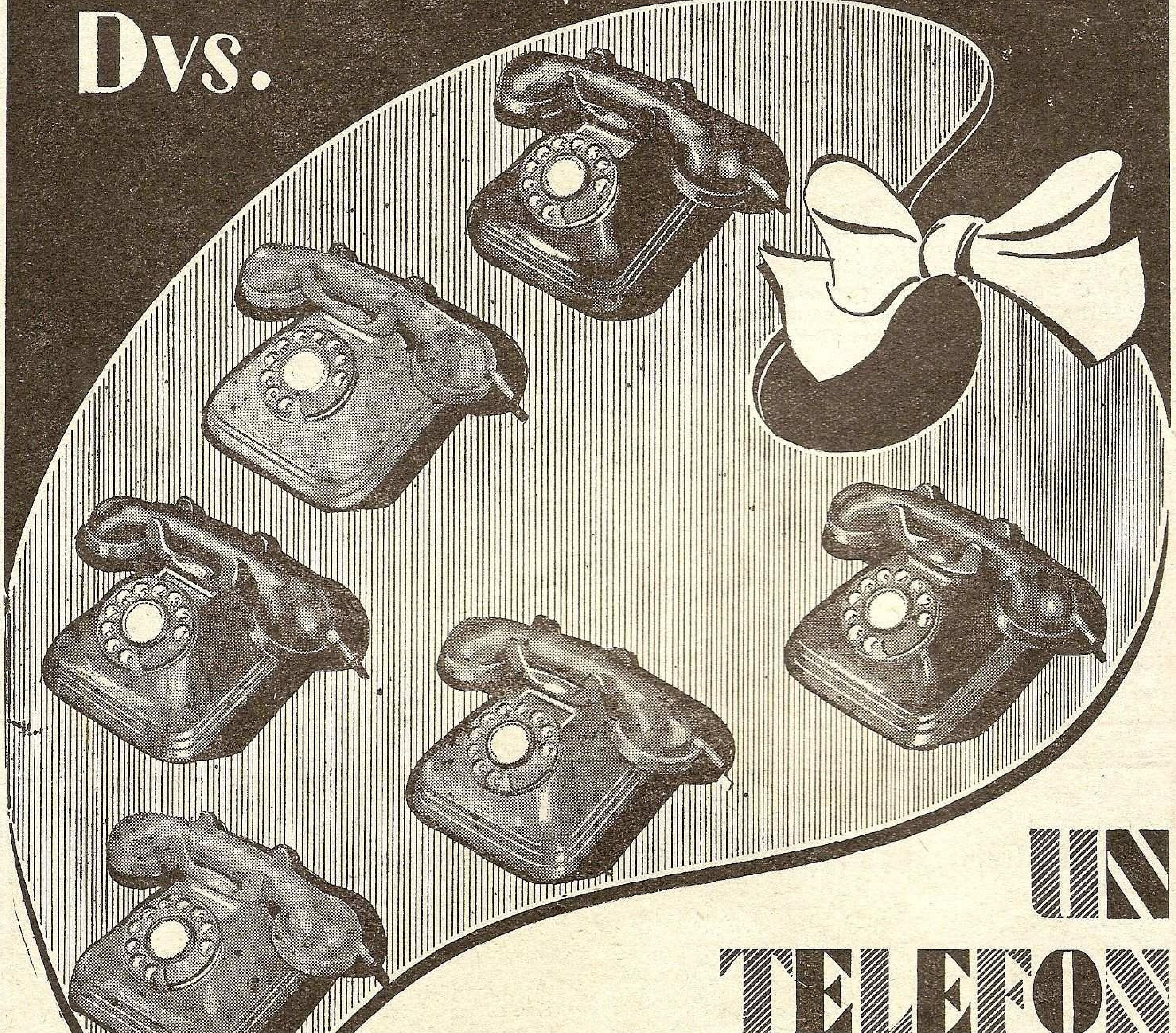
TULCEA

MEDICI

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele:

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru	Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart	„ 60
O corabie românească de J. Bart	„ 25
Escale — poezii — de Gr. Periețeanu	„ 120
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E.	„ 35
Marea de Ciocârdel Radu	„ 60
Cartea apelor de Apostol Culea	„ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa	„ 60
Vovabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispozițiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu	„ 600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R.	„ 20
Datorii uitate — roman de Jean Bart	„ 35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„ 50
Mandatul Agentului de Navigație de C. Tonegaru	„ 30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Periețeanu	„ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„ 120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei	„ 60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„ 300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„ 150
Trofee pentru șapcă	„ 200
Insigna	„ 60
„ juniori	„ 25



Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.

UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

Puteți alege una din culorile VERDE • IVOIRE • MARRON BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată **Lei 950**

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

GLASUL PRESEI |||

Prezență românească la mare

Există o conștiință imperială a mărilor ; un sentiment al vastității grefat pe o voință dominatoare pe care nu o au decât popoarele prietene cu valurile și cu furtunile. Marea joacă un rol decisiv în viața acestor popoare. Infinitul ei lichid se răsfrânge în sufletele lor într'un sentiment amplu, într'o foame de spații și o sete nesfârșită de mișcare, de aventură, care le fac să-și croiască tot deodată un destin din linii largi, pe măsura majoră a peisajului de sub ochi.

Istoria acestor popoare e scrisă pe mări.

Ce ar fi însemnat Anglia fără împărăția lichidă a oceanelor ? Ce ar fi însemnat Japonia, Italia, Portugalia, Olanda și atâtea alte țări fără mare ? Și ce ar fi fost culturile greacă și romană fără fecundarea lor de acest sentiment al grandoarei, pe care nicio odisee și nicio eneidă nu l-ar fi putut găsi altundeva decât în genunile albastre ale apelor ?

Se poate spune foarte bine că destinul acestor popoare și al acestor culturi a eșit din valuri.

In trecutul nostru noi nu am cunoscut acest privilegiu al mării. Literatura poporană românească e străină de imaginea nesfârșiturilor lichide. Spațiul în care am crescut e cel mioritic și în plasma noastră etnică nu s'au răsfrânt decât imagini de piscuri și de văi sumbre, alternând cu bărăgane de lumină. Marea, noi am înlocuit-o cu ondulația muzicală a reliefului, cu linia aceasta care urcă și coboară dela vale la munte și dela munte la vale și am identificat-o întotdeauna în legănarea de aur a cletelor de grâu.

Absența mării din literatura și din istoria noastră se explică simplu : noi n'am avut mare. Numai în două momente am isbutit să ne apropiem mai bine de malurile ei: sub Alexandru cel Bun și Ștefan cel Mare, dar pentru atât de scurtă vreme, că apoape am și uitat...

Din pricina aceasta nici nu am avut o politică a mării. Iar mai târziu, când am putut s'o avem, neobișnuința de a lucra cu acest nou element ne-a împiedicat să-i sesizăm importanța. In istoria noastră modernă, singur Regele Carol I, care avea în sânge o veche tradiție marinărească și-a dat seama de ceeace înseamnă o mare în desvoltarea unui popor. Dela el ne-a rămas tot ce există până astăzi în această direcție : porturile moderne, podul de peste Dunăre pentru înlesnirea legăturilor cu marea și flota, câtă avem.

Dela acest înțelept Monarh, zeci de ani încoace, noi n'am făcut altceva decât să ne extaziem în fața mării și a Dunării. Un extaz stupid, infertil. Urmările se văd, se simt mai ales : locul nostru pe Marea Neagră și pe fluviu l-au ocupat străinii. Porturile României sunt acaparate de haimatloși. Toată viața comercială a țării noastre e în mâinile lor hrăpărețe.

E și aici, ca pretutindeni de altfel, o dramă a românismului pe care conducătorii responsabili ai statului n'au intuit-o la vreme. E unul din marile păcate ale nevolniciei noastre trecute.

Dar nimic nu e ireparabil. Istoria noastră nu s'a scris pe ape, dar se poate scrie. Spațiile Pontului Euxin nu sunt în dimensiunile subconștientului nostru, — pot coborî însă de acum încolo. Totul depinde de noi. O politică de Stat de prezență activă românească, la Mare și o imprietenire a poporului cu ea : iată tot ce ne trebue ca să dăm altă față și alt conținut istoriei.

Odată ajunși la mare, e de ajuns o respirație amplă și un muget de val ridicat în trombă, ca să se deștepte în noi argonauții care să ne mâe în larg.

Nu se poate ca acest neam, cu atât de fine și de adânci sensibilități, nu se poate să nu răspundă seducțiilor apelor și să nu-și pornească Magelanii în căutarea destinului său imperial pe mări.

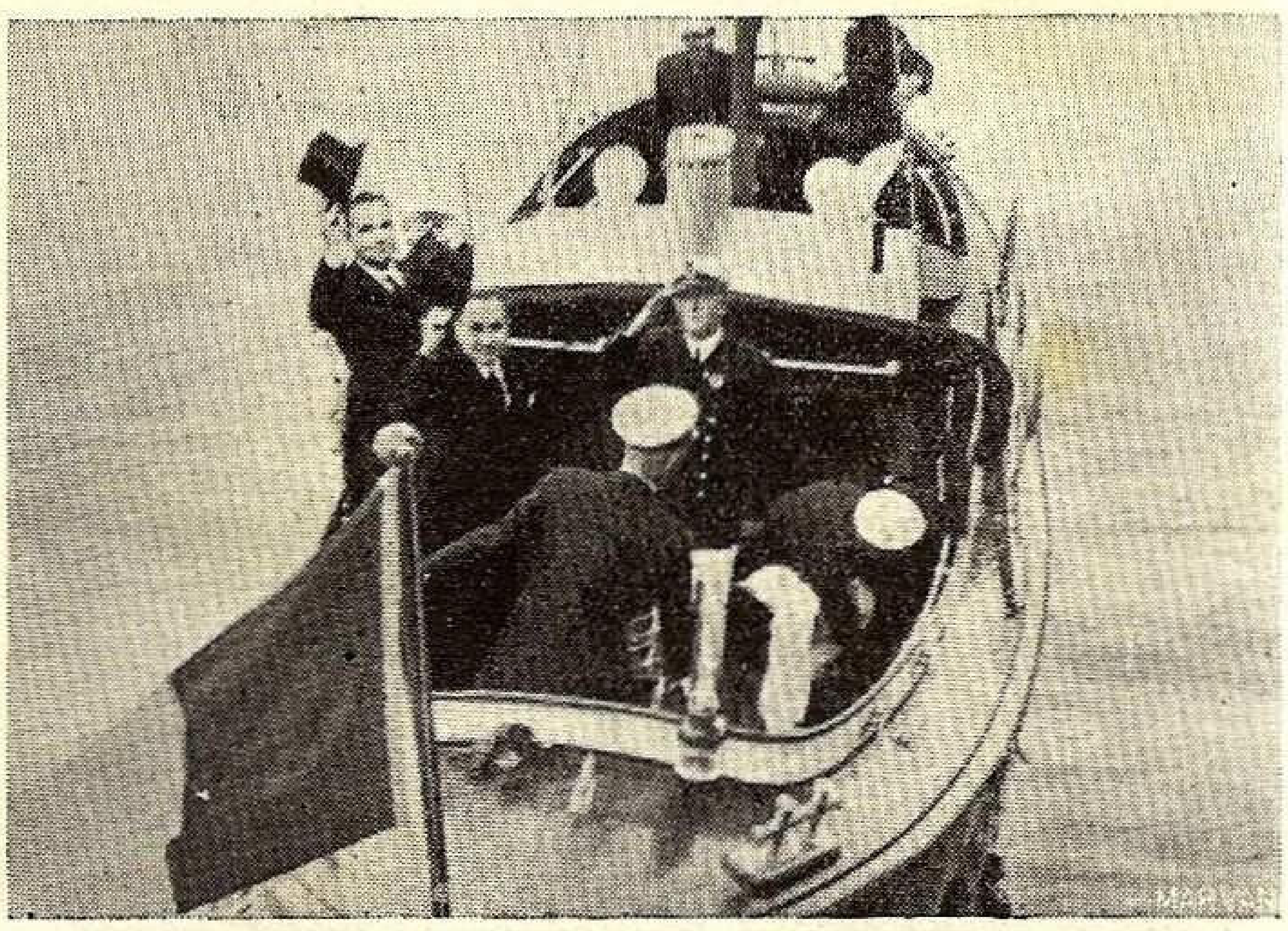
AL. GREGORIAN

„Universul”, Duminică 11 Septembrie, 1938.

La Hamburg...

...O nouă navă românească a spintecat cu prova apele cenușii ale Oceanului, scoborînd din șantier în leagănul mișcător, al gloriilor ei viitoare.

O navă modernă — un velier cu trei catarge — sburând deasupra valurilor cu toate pânzele întinse, inflorind alb în decorul cenușiu al portului, o corabie din povești ,pornită să se răsboiască cu vânturile și să poarte până departe pe mări, fala pavilionului tricolor, fluturând la catarg.



Şalupa de salvare «Pescăruşul» cu domnii miniştri Mitiţă Constautinescu şi Ghelmegeanu la bord

E *„Mircea”* — *„Mircea No. 2”*, vasul care va pregăti Marinei Regale alte generații de războinici, alte promoții de cavaleri ai nesfârșitelor ape, cari vor deprinde pe puntea lui întinsă furtunei manevra „rândunicei” și a „marelui gabier”. Nava-școală va ancora în curând la Constanța, spun ziarele.

Așteptăm o ceremonie deosebită a primirei acestei unități în apele românești. Numele săpat la provă merită o cinstire mai presus de programul obișnuit al organizării sărbătorilor marinărești.

Marina noastră, mică dar vitează, are atât de puține tradiții. *„Mircea"* poate începe una.

Deaceia propunem ca, pe puntea noului velier ce a spintecat pentru prima oară valul la Hamburg, ceva din trupul bătrân al vechiului *„Mircea"* să aducă aminte elevilor-marinari, că în pânzele pe care le întind cu brațe voinice ofrandă vântului, stă gloria matelotilor români, ce au biruit furtunile și au cucerit toate întrecerile.

Iar povestea lui „Mircea No. 1" să rămână în cărțile de citire — pentru toți copiii ce visează eroice călătorii pe mare.

„Seara", Vineri 23 Septembrie 1938.

Absențe regretabile

Fără exagerare se poate afirma că zona cea mai importantă din Europa din punctul de vedere al intereselor în joc îl constituie bazinul dunărean. Această arteră de comunicație naturală lungă de mai bine de 2000 kilometri care străbătea, până în primăvara trecută, 7 state, iar de atunci numai 6, state, prezintă un punct de atracție și în acelaș timp este o cale de penetrație pentru marile puteri.

Pe Dunăre o mare putere vrea să-și deschidă drumul spre răsărit. Expansiunea economică și politică a Germaniei a fost sintetizată în mod precis în formula lapidară și patetică a doctorului Schacht, rostită în Viena recent anexată: *Drumul Niebelungilor ne este deschis"*. Pentru Germania, pe Dunăre e calea naturală spre materiile prime dorite și atât de necesare. Dar nu e vorba numai de o luptă economică. La Linz flota fluvială a Germaniei mari e în curs de formare. Cu ocazia vizitei regentului Horty în Germania s'a spus în mod clar: marina germană va continua tradițiile austro-ungare. Cred că aceste fapte sunt suficiente să sublinieze importanța chestiunii de care mă ocup. Dar în fața Germaniei se ridică statele naționale pentru care Dunărea e o chestiune de viață. Am putea transpune și în această regiune celebra polemică mediteraneană anglo-italiană, dintre *„via* și *vita"*. Dacă pentru Germania e un drum pe care îl vrea al triumfului și al hegemoniei, pentru statele dunărene Dunărea e însăși viața. De ea depinde afirmarea și menținerea independenței lor. Arzătoarea și să sperăm că nu va putea fi numită incendiara chestiune a sudeților nu e decât un aspect al acestei lupte în care afinitățile rasiale și drepturile minorităților nu sunt decât pretexte.

Cu ocazia călătoriei mele prin Cehoslovacia am vizitat și Bratislava. Iau la întâmplare excelenta plachetă *„Bulgaria in cifre"* unde în mod intuitiv se poate constata valoarea economiei bulgare.

Am rămas surprins văzând efortul propagandistic al vecinilor noștri, de obicei atât de sobri. Se vede că propaganda și publicitatea au o importanță capitală. De asemenea trebue să remarc faptul că n'a fost omisă de către vecinii noștri prezentarea agriculturii lor precum și analiza comerțului exterior. Am rămas surprins de eforturile pe care le face o țară săracă, care are abea 6 milioane locuitori și 29 la sută din suprafața solului e neproductivă (în treacăt menționez că 14,95 la sută din bugetul Bulgariei e afectat cheltuelilor militare). Din acest fapt se poate vedea că, participând la o expoziție, nu e interesant numai faptul propriei prezentări ci deopotrivă de important e de a cunoaște ce fac alții și mai ales vecinii .

Cu acest prilej am aflat că Bulgaria a ajuns la „standard"-uri de grâu. Pe piața Roterdam grâul bulgăresc se vinde după cele 3 standarduri.

Revenind la chestia dunăreană putem spune cu hotărâre: oricât am insista asupra acestei chestiuni nu e prea mult. Astăzi, după ce am reușit să ne emancipăm de dispozițiile restrictive pentru suveranitatea noastră în regiunea Dunării maritime ni se impune o continuă vigilență. Suntem stăpâni deplini pe Dunărea românească și pe gurile sale. Vom avea libertatea, cu ajutorul muncii românești să modelăm Dunărea românească. Dar nu trebue să uităm că această stăpânire a noastră e râvnită și de alții. Drepturile noastre ne impun o răspundere foarte mare mai ales acum când harta Europei nu mai este discutată, ci hotarele sunt amenințate Dunărea prezintă o importanță economică deosebită. La expozițiile viitoare vom fi prezenți înfățișând nu numai frumusețile cu care natura ne-a înzestrat ci și realizări obținute prin muncă și pricepere românească. Și, pentru că mă ocup de Dunăre, mă gândesc la industrializarea Deltei unde am putea instala o industrie alimentară având la bază peștele. Industria hârtiei din papură ne va permite să cruțăm codrii noștri, și să putem asigura aprovizionarea mai avantajoasă cu combustibil a aglomerațiilor urbane.

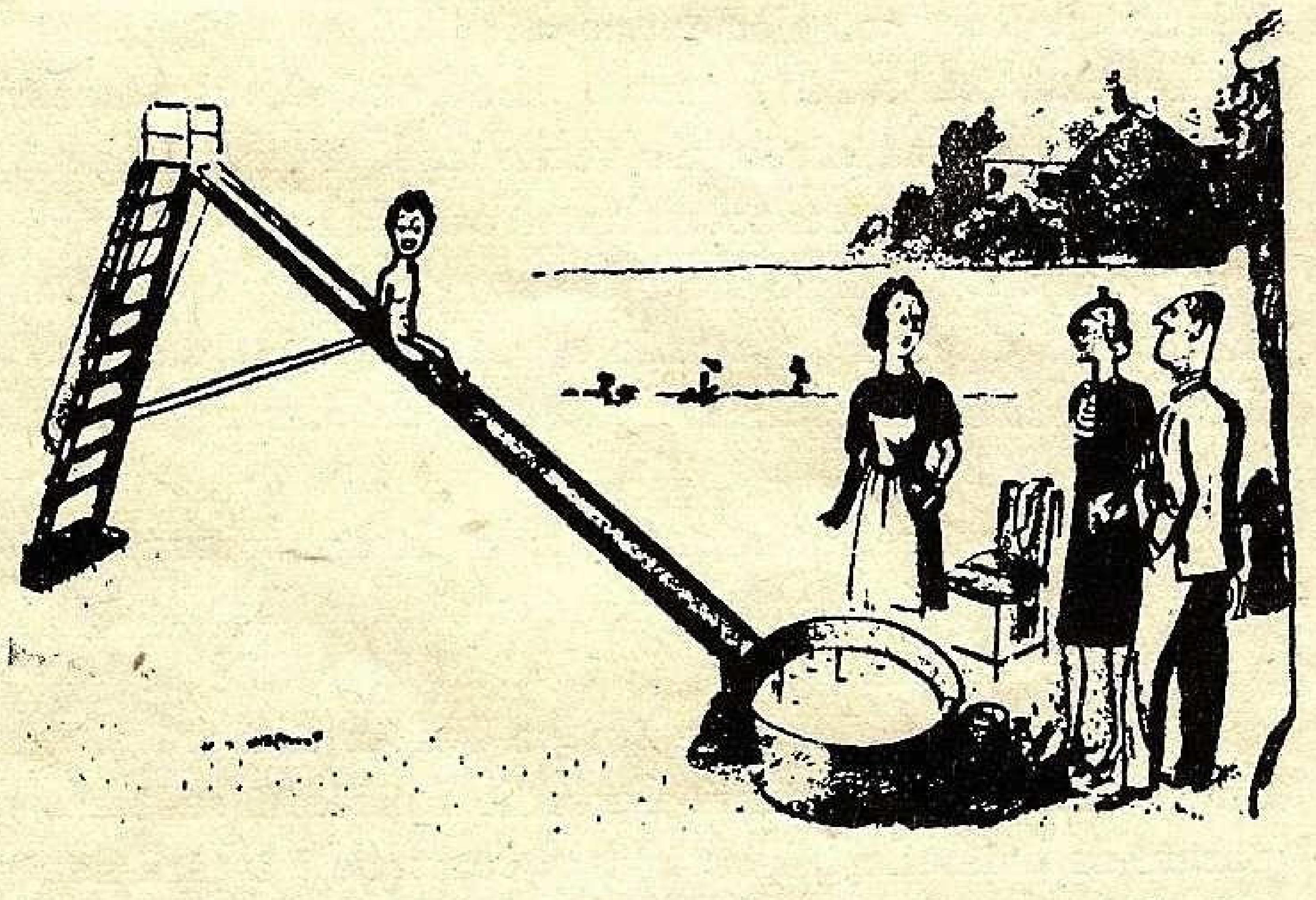
E de dorit ca împrejurările să ne permită cât de curând să construim poduri peste Dunăre, care să se asigure comunicații mai lesnicioase cu vecinii noștri iar, dacă aceste construcții nu depind exclusiv de noi, să construim pe sectorul Dunării, unde ambele țărmuri sunt ale noastre, poduri pentru autovehicule și astfel vom consolida stăpânirea noastră asupra Dobrogei.

Cititorii acestor rânduri își dau seama de durerea mea de a fi văzut la deschiderea târgului Dunărei din Bratislava în ziua de 28 August 1938 fâlfâind drapelul cehoslovac flancat de drapelul jugo-slav și... bulgar.

GR. TRANCU-IAȘI

„Excelsior", 11 Sept. 1938.

IUBITOR DE APĂ...



— E un copil foarte mofturos. Asta e singura metodă prin care îl pot constrânge să intre în apă.

(după «The Passing Show»)

Problema marinei comerciale în cadrul planului economic

II

de avocat Virgil Vasiliu, doctor în drept

(urmare)

Reprezentat aproape exclusiv prin flota de Stat[11]), armamentul românesc a fost lipsit de dinamismul pe care-l dă unei industrii capitalul particular care a ştiut totdeauna să transfigureze interesele private în consideraţiuni superioare de ordin politic sau naţional, bucurându-se astfel de cea mai largă solicitudine din partea Statului.

Aşa dar pe lângă condiţiunile speciale în care este chemată să lucreze industria transporturilor maritime[12]) şi cari singularizează problema desvoltării acestei industrii, se adaogă la cauzele stării actuale şi inexistenţa unui armament particular capabil să determine o politică navală destinată a creea o flotă comercială care să facă faţă traficului nostru de mărfuri pe mare.

Dar carenţa organelor publice s'a manifestat nu numai în absenţa unor măsuri capabile de a interesa capitalul particular în exploatarea maritimă; ea a stăpânit însăşi desvoltarea flotei de Stat. In adevăr, după războí, Serviciul Maritim Român, a continuat să deservească liniile de navigaţie pe cari cucerise o reputaţie de regularitate şi confort prin aceleaşi vase care erau moderne cu douăzeci şi mai bine de ani în urmă, fără să procedeze la achiziţionarea de unităţi cu care să-şi înoiască parcul de vase, decât abia la sfârşitul anului 1935, când s'a încheiat contractul de construcţie al motonavei Transilvania. Şi, fără îndoială, această comandă nu ar fi avut loc dacă acest serviciu n'ar fi făcut parte dintr'o administraţie autonomă care a avut posibilitatea să afecteze fondurile sale porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă. In 1936 se comandă a doua motonavă Basarabia, care împreună cu prima vor înlocui, însfârşit, vasele actuale, funcţionând de peste 30 ani.

Deasemenea vechile cargoboturi Bucureşti şi Oituz, nu vor putea fi înlocuite, decât la finele anului viitor, când s'a stipulat livrarea a 2 motonave, din cele patru comandate anul trecut în Italia de Ministerul Aerului şi Marinei.

Este prea puţin şi faţă de nevoile reale ale traficului nostru[13]) şi faţă de eforturile făcute înainte de război, de România Mică, pentru înzestrarea marinei comerciale. In adevăr până în 1916, Serviciul Maritim Român a fost înzestrat cu 13 unităţi moderne, cari reuşiseră să creeze o reputaţie de confort şi regularitate ce asigura aproape monopolul transporturilor de călători pe liniile deservite[14]). Dacă s'ar fi reluat în 1920 ritmul de înzestrare urmat până în 1914, azi am fi avut întregul parc de vase necesar liniilor în exploatare, dotat cu unităţi moderne şi suficiente a asigura o frecvenţă, care să absoarbă cel puţin, îndoitul traficului actual. In afară de aceasta s'ar fi putut câştiga debuşeuri noui, înfiinţa linii care să aducă materiile prime necesare industriei noastre direct din extremul orient, evitând astfel o sarcină grea ce grevează aceste mărfuri, cum este transbordarea la Port-Said[15]).

Şi pentru a vedea cât de realizabilă era această perspectivă, n'avem decât să ne gândim că s'ar fi putut cu uşurinţă aloca în fiecare an, dela unire, un fond de 100-150 milioane lei, destinat comenzilor de vase. In cei aproape 20 ani de atunci, investiţiile ar fi depăşit 2 miliarde lei[16]).

In absenţa însă a unei politici maritime, bine definite, Statul s'a mulţumit să exploateze până dincolo de limita normală, ca să nu zicem îngăduită, vechile unităţi achiziţionate înainte de război, fără măcar să caute o soluţie de ansamblu în afara bugetului său.

Consecinţa acestei stări de lucruri a fost că de unde înainte de război pavilionul românesc deţinea monopolul de fapt pe anumite linii, după război au apărut diferite companii străine[17]) cari au reuşit să sustragă o bună parte din pasagerii porturilor deservite de vasele româneşti[18]).

5. — Constatările de mai sus pun în lumină gravitatea problemei marinei comerciale româneşti şi justifică

---

[11]) Singura companie care întreţine linii regulate fiind Serviciul Maritim Român, iar vasele particularilor reprezentând un tonaj cu totul neglijabil.

[12]) D-l C. Mihalopol, director G-ral al P. C. A., a scos în relief o altă latură particulară a transporturilor maritime în raport cu nevoile româneşti, şi anume, că pe când flota de pe Dunăre este necesară pentru regularizarea navlurilor, flota de la mare are de împlinit un rol consolidator al economiei naţionale, ea trebuind a fi considerată „ca o industrie care exportă tot ce produce, aducând în ţară devize". loc cit.

[13]) In orice caz schimburile pe mare cu celelalte ţări este prea important pentru a nu putea asigura un debuşeu industriei transporturilor maritime. In această privinţă, nu rareori Serviciul Maritim Român e nevoit să refuze cererile de spaţiu, vasele sale neputând satisface nevoile exportului nostru.

[14]) V. un istoric al acestor dotări în S. M. R., de Dr. Luigi Benzi, Lumea Turistică, Anul II, 1935, Nr. 6.

[15]) Din păcate lipsa de vase ne-a obligat să abandonăm linia occidentului (Anglia, Olanda), care din afretările totale ce s'au făcut, s'a dovedit că ar fi fost cea mai rentabilă din liniile exploatate azi de S. M. R.

[16]) D-l Ing. C. Mihalopol, în articolul precitat, arată că Statul a fost nevoit să facă faţă unor cheltueli şi mai urgente pentru înzestrarea ţării cu porturi bine utilate, rămânând ca achiziţionarea de vase să facă obiectul unei a doua etape de realizare

[17]) Chiar în Mai anul acesta, s'a inaugurat o linie nouă de către o companie jugoslavă, legând Adriatica cu Marea Neagră. Cadrul politic în care activează această linie — Inţelegerea Balcanică — ne permite şi nouă să extindem sfera de activitate a pavilionului naţional pe ţărmurile Adriaticei, care oferă un trafic important de turişti veniţi din toate colţurile lumii să admire Italia şi coasta Dalmaţiei. Prin sosirea nouilor motonave, Transilvania şi Basarabia, S. M. R. are posibilitatea să dubleze linia jugoslavă cu unul din vasele sale de pasageri retrase de pe linia Alexandria.

[18]) Din 30.835 pasageri îmbarcaţi în portul Constanţa, în anul 1937, n'au plecat cu vase româneşti decât 10.435. Deasemenea din 18.113 pasageri debarcaţi în acest port, în anul 1937, 11.520 au fost aduşi cu vase româneşti, iar 6593 cu vase străine, dintre cari pavilionul polonez singur însumează 3654 pasageri.

urgența unor studii întinse pentru elaborarea unui plan de ansamblu, care să dea o soluție practică acestei probleme. Momentul este prielnic din mai multe puncte de vedere.

In primul rând crearea unui organ conducător al eforturilor tuturor departamentelor — Consiliul Superior Economic — permite să se abordeze chestiunea marinei comerciale în toată amploarea ei.

In al doilea rând, controlul pe care-l exercită Ministerul Economiei Naționale, asupra întregii activități economice a țării, dă posibilitate Statului să exercite o acțiune discretă dar eficientă asupra exportatorilor și importatorilor, ce utilizează calea mării, pentru a determina o preferință a vaselor naționale.

Nu trebue pierdut din vedere și faptul că însăși Statul a devenit un mare producător sau colector de produse de export, prin organizațiile sale cooperative și de exploatare forestieră, astfel că îndrumarea acestor produse pe vasele sub pavilion român, se poate realiza fără a înfrânge legea internațională a egalității de tratament.

Insfârșit piața românească a capitalurilor are disponibilități cari ocolesc de câtava vreme importantul domeniu al învestițiilor în construcții urbane [19]) și cari ar putea fi dirijate spre industria transporturilor maritime dacă s'ar crea condițiuni de rentabilitate și de securitate pentru acest capital [20]).

6. — Pentrucă ori cari ar fi eforturile pe cari le-ar face Statul pentru înzestrarea flotei sale, aceasta nu va putea, oricât de bine ar fi exploatată, să creeze acele elemente firești de desvoltare ce le întâlnim în țările cu armatori particulari. Dealtfel noi suntem singura țară în care Statul întreține o flotă comercială, această formulă fiind părăsită de toate statele maritime, fără excepție, [21]). Și se pare că însuși legiuitorul nostru a înțeles la un moment dat acest lucru, când a prevăzut înființarea unei societăți anonime pe acțiuni, în participare cu Statul, având de scop exploatarea transporturilor pe apă [22]). Condițiunile în cari se asigura rentabilitatea capitalului învestit precum și garanțiile de stabilitate prevăzute pentru acest capital, erau destinate să aducă nouei întreprinderi mijloace financiare considerabile.

Fără a ne opri mai îndelung asupra acestei legi, credem că ea este revelatoare de convingerea forurilor conducătoare asupra inferiorității exploatării de Stat, și că într'o zi ideia va trebui reluată pentru a putea realiza ceva viabil și propășitor în această ramură de activitate industrială.

7. — La începutul acestor rînduri am insistat asupra caracterului de industrie a transporturilor maritime, subliniind că problema desvoltării acestei industrii este înainte de toate o problemă de interesare a capitalurilor particulare [23]).

Importanța pe care o reprezintă această industrie în țările cu litoral maritim au determinat pe conducătorii acestor țări să ia o serie de măsuri destinate a-i asigura desvoltarea. O parte din aceste măsuri sunt excluse azi din sistemul de protecție al marinei comerciale, ele fiind abandonate de mult de statele ce le-au practicat într'o vreme când marina lor comercială avea de înlăturat concurența masivă a altor flote. Mă gândesc în special la actul de navigație a lui Cromwell, care crea un adevărat monopol al traficului dirijat spre Anglia și în mod indirect și monopolul caricului de export, deoarece vasele sub pavilion străin nu găseau rentabilitate în a veni în Anglia goale, sau dacă o făceau, erau nevoite să pretindă un navlu superior celui oferit de pavilionul englez [24]).

Măsurile protecționiste de această natură au fost însă abolite, fiind socotite ulterior ca antieconomice, iar în cele din urmă, contrare legii internaționale [25]). Nu este însă mai puțin adevărat că abolirea Actului de Navigație a avut de rezultat imediat un adevărat regres al transporturilor maritime engleze, până la adaptarea acestei industrii la nouile condițiuni de exploatare.

O experiență similară a fost făcută în Franța, prin grevarea tuturor navelor străine atingând porturile naționale de o suprataxă de pavilion precum și de o taxă de tonaj.

8. — Dacă statele moderne au renunțat la aceste sisteme de protecțiune, ele n'au putut totuși lăsa industria transporturilor maritime fără un sprijin puternic.

Cel dintâi sistem inaugurat în acest scop este acela stabilit în Franța prin Legea dela 29 Ianuarie 1881. El constă în acordarea de *prime în numerar* atât constructorilor de vase de mare cât și armatorilor, fiecare din aceste prime calculate după o anumită scară.

Deși n'a dat toate roadele așteptate, sistemul a fost totuși un stimulent serios pentru interesarea capitalurilor, contribuind fără îndoială la desvoltarea pe care o are marina comercială franceză de azi.

Exemplul Franței a găsit imitatori în Italia, unde este introdus după diferite încercări prin legea din 6 Decembrie 1885. O dispozițiune remarcabilă este aceia care limitează prima de navigație la vasele ce nu depășesc 10 ani de existență (15 ani pentru vasele cu pânze), ceeace a contribuit ca marina italiană să fie dotată cu unități moderne.

In afară de această primă de navigație, Italia mai acordă 1 franc de tona de cărbuni importați de vasele sub pavilion italian, de dincolo de Gibraltar.

Subsidiile acordate de Italia armatorilor săi au fost mai puțin importante decât cele alocate în Franța pentru sprijinul marinei comerciale. Totuși ele au favorizat desvoltarea industriei navale într'o epocă dificilă, micşorându-se simţitor în perioadele de creştere de navluri, ceeace a făcut ca să nu mai fie totdeauna o sarcină grea în bugetul Statului. Acelaş sistem al celor două prime: de construcţie şi de navigaţie, a asigurat crearea şi desvoltarea marinei comerciale în Australia, Japonia, Chile, Mexico, Portugalia, Spania, Rusia, etc.

---

[19]) Probleme economice la ordinea zilei, Pagină de sinteză, prezentată de Centrul de studii și documentare economică, Universul, Nr. 160, din 23 Iunie 1938.

[20]) Sau cum precizează D-l Director G-ral Mihalopol, încheind articolul său precitat: „legiferarea și promovarea de către Stat a unei politici de încurajare a plasamentelor de capital particular în vapoare de mare".

[21]) Franța care a întreținut, pentru nevoile aprovizionărilor sale din timpul războiului, o flotă destul de importantă, a procedat, după război, la lichidarea ei.

Tot Franța încercase în 1837 o experiență etatistă cu o flotă ce deservea linia Bordeaux—Vera-Cruz. Rezultatul a fost atât de dezastruos, încât în 1851, flota a fost lichidată. Paul de Rousiers, Un essai désastreux d'industrie d'Etat, Revue Economique Internationale, August 1906, p. 322—23.

[22]) Decretul-Lege din 13 Sept. 1937, publicat în M. O. Nr. 215 din 17 Sept. 1937.

[23]) Vezi în acest sens concluziile studiului D-lui E. A. Popa, Marina Comercială, Galați 1936, p. 15.

[24]) C. Supino, La navigazione dal punto di vista economico, Milano 1913, p. 360. Flota noastră care are asigurat un important navlu de ieșire, ar putea exercita o concurență serioasă pentru navlul de întoarcere, făcând astfel să micșoreze prețul produsului desfăcut pe piața românească.

[25]) Se susține chiar că aceasă politică a fost una din cauzele cari au determinat întârzierea desvoltării comerțului și a industriei în Anglia prin pierderile pe care le-au adus economiei naționale întârzierile inerente pe care le sufereau mărfurile destinate importului precum și prin imobilizarea capitalurilor pe un timp mai îndelungat decât dacă mărfurile puteau fi deplasate pe ori ce fel de navă.

Generalizarea acestui sistem este o dovadă vie că marina comercială a avut nevoe, chiar în Statele cu importante resurse financiare şi cu o îndelungată tradiţie maritimă, de un sprijin vigilent, fără de care n'ar fi putut determina investiţiile considerabile de capital de care are nevoe această industrie.

9. — Dacă în principalele ţări menţionate mai sus, problema înfăţişa un dublu aspect, cuprinzând atât crearea unei flote naţionale cât şi desvoltarea industriei construcţiilor navale, la noi chestiunea se pune deocamdată sub primul aspect. Numai când tonajul flotei noastre de comerţ va fi destul de important şi când capitalurile interesate în transporturile maritime vor putea alimenta o industrie naţională de construcţii navale, atunci se va putea păşi la rezolvarea acestei a doua etape, care este mult mai uşor de realizat, fiind vorba de o industrie ca orice altă industrie terestră care se sprijină pe bariere vamale, reduceri masive de taxe de transport şi scutiri de impozite. Deocamdată însă, trebueşte căutată o soluţie problemei creării unei flote comerciale prin participarea capitalurilor particulare.

10. — Sistemul primelor de navigaţie este în general criticat de economişti, unii considerându-l chiar cu totul străin de desvoltarea pe care a luat-o marina comercială în ţările cari l'au practicat [26]).

Se reproşează, între altele, acestui sistem de a provoca o creştere artificială a tonajului comercial, având de rezultat o scădere a navlului, ceace face ca la un moment dat prima de navigaţie să devie insuficientă pentru a acoperi cheltuelile de exploatare.

Din acest punct de vedere al creşterii tonajului, prima de navigaţie ar reprezenta soluţia cea mai apropiată pentru scopul urmărit de noi: crearea unei flote care să satisfacă cel puţin 65% din traficul porturilor româneşti [27]). Pentrucă în ceace priveşte scăderea navlurilor, ea n'ar putea fi rezultatul investiţiilor care le-ar face piaţa românească, chiar dacă aceste investiţii ar acoperi nevoile traficului nostru în proporţia de mai sus.

In adevăr, tonajul mondial este atât de important (peste 70 milioane tone) încât completarea flotei noastre n'ar putea avea de rezultat scăderea aceea dăunătoare de navluri, temută de adversarii primei de navigaţie. Rezerva noastră însă este că sistemul acesta al primelor este insuficient pentru a sprijini iniţiativa particulară şi că, înainte de a se studia un sistem de încurajare a marinei comerciale, trebuesc găsite mijloacele financiare pentru a crea această marină.

S'a mai scos în evidenţă de către criticii acestui sistem că practicarea lui ar fi avut de rezultat scumpirea construcţiunilor navale, datorită faptului că armatorii au făcut comenzi importante de vase pentru a încasa o primă cât mai mare. Consecinţa aceasta, iarăşi nu este redutabilă pentru politica noastră navală, dat fiind posibilităţile restrânse ale pieţii noastre financiare.

Dimpotrivă credem că criticile formulate împotriva acestui sistem pe temeiul rigidităţii lui, sunt de natură a fi luate în seamă în cazul că s'ar promova o astfel de politică la noi. In adevăr prima de navigaţie fiind în general acordată pe tona de registru şi pe distanţa parcursă, armatorii ar accepta navluri derizorii numai să parcurgă distanţe cât mai mari, irosind astfel energii şi combustibil fără nici un folos pentru economia naţională [28]).

Este o chestiune de organizare a primei de navigaţie, ce se poate condiţiona şi de alte elemente care să înlăture neajunsul semnalat. Aşa, de pildă, în Italia s'a propus o primă variabilă, pentru fiecare tonă de marfă transportată pe mare şi ţinând seamă de sensul mărfii (export sau import). Deasemenea s'a sugerat instituirea unei prime de trafic, stabilită în raport cu venitul armatorului, cu cheltuelile făcute, cu fluctuaţiile navlului şi cu creşterea traficului. In orice caz tehnica acordării acestei prime nu va fi atât de greu de găsit într'o epocă în care Statul nostru a fost nevoit să vină în ajutorul diferitelor branşe de activitate economică prin prime. Şi problema poate găsi o deslegare fericită dacă ne gândim că sistemul valutar facilitează o astfel de politică de prime pentru exportul acestui produs particular al industriei transporturilor maritime.

In adevăr, tonajul mondial este atât de important mulat împotriva sistemului primelor, păcătuesc prin caracterul lor pur teoretic şi prin lipsa unei cercetări a problemei în multiplele sale aspecte [29]).

11. — Dacă sistemul primelor a întâmpinat critice severe din partea specialiştilor, el fiind chiar abandonat de unele ţări după război, nu este mai puţin adevărat că autorii sunt unanimi în a proclama necesitatea unei politici protecţioniste, necesitatea intervenţiei Statului în momentele de dificultate a marinei comerciale, fără de care marina din diferite state s'ar găsi într'o continuă stare de inferioritate.

In adevăr, dacă cercetăm cronicele economice din principalele state maritime, vedem că s'au făcut eforturi considerabile pentru creerea unei flote moderne şi puternice.

Părăsind sistemul primelor pentru toate neajunsurile semnalate mai sus, statele maritime au practicat aşa zisul *sistem al subvenţiunilor*. In realitate însă sub acest termen se grupează o serie de măsuri cari au avut de rezultat fie să evite o cheltuială armatorilor prin diferite scutiri, fie să le vină în ajutor cu importante sume de bani vărsate de Stat. Tot aci se înglobează şi politica de credit maritim eftin sau de participare a statelor la construcţia vaselor. (Va urma)

---

[26]) C. Supino, op. cit. pg. 404, urm.

[27]) Este procentul traficului francez deservit de flota naţională. V. proporţia p. celelalte flote în E. A. Papo, op. cit. pg. 13.

[28]) In legătură cu această obiecţiune s'a spus că existenţa unei prime slăbeşte interesul armatorului pentru o bună administraţie, scăzând astfel din vigilenţa care animă viaţa comercială.

De Rameuf, La protection de la marine marchande en France et à l'étranger, Thèse, Paris 1906.

[29]) In această privinţă este lapidară observaţia D-lui Profesor Ripert, când cercetează chestiunea în legătură cu marina franceză: „Que la législation des primes n'ait eu aucun résultat, c'est ce qu'il est bien difficile de savoir. Ceux qui lancent cette affirmation comparent l'état de la marine marchande française à l'état de telle marine, privée de cette ressource, l'Angleterre en général. De notre infériorité, ils concluent à l'inutilité des primes. On ne peut pas comparer. Pour savoir si le remède a été inefficace, il faudrait savoir si, à défaut de lois protectrices, notre marine marchande ne serait pas à l'heure actuelle dans une torpeuer bien plus grande encore. En fait chaque fois que la protection officielle a été sur le point de l'abandonner, on a avu la chute se dessiner. Il est possible que, réduite à ses propres forces, notre marine, après une décadence complète, eût repris vie. Qui accepterait pourtant de laisser un malade sans soins, en prévoyant une crise terrible et en escomptant un relèvement problematique ?" Droit Maritime, Vol. I. p. 231, Nr. 194, Paris 1929, ed. 3.

PE DRUM DE APA

de VADIM VLADÂCHIM

In fiecare an, odată cu sosirea verii, mă simt cuprins de un puternic dor de ducă, care mă face să las totul baltă, să scot din pod micul meu caiac „*Mira*” şi să plec...

Deobiceiu plecam singur, căci turismul pe apă are încă prea puţini adepţi pela noi. Astăvară însă mi-am găsit un excelent tovarăş de drum în persoana prietenului meu Boris Zabiranic — turist încercat şi pasionat iubitor al apei. Intovărăşit de acest prieten, am făcut o călătorie foarte interesantă pe Prut, Dunăre, marile lacuri dobrogene şi Mare — o călătorie pe care nu o voi uita niciodată datorită frumuseţilor drumului străbătut şi aventurilor prin care ne-a fost dat să trecem.

Doriţi să aflaţi peripeţiile călătoriei ?

Jurnalul de bord vă stă la dispoziţie.

I

19 Iunie. — Drumul ce duce dela Chişinău la Leuşeni — un mic sat de pe Prut — trece printr'o regiune deluroasă. Căruţa noastră urcă şi coboară mereu, parcă ar fi o corabie fantastică ce ar străbtte un ocean cu valuri solidificate. Drum lung şi obositor. Dar iată, însfârşit, şi ultimul deal. Dela poalele lui începe lunca Prutului. Zărim sclipiri de apă şi zăvoaie de sălcii. Ne îndreptăm spre podul dela Leuşeni. Indată ce ajungem, descărcăm caiacurile şi procedăm la ultima revizuire a bagajelor. Cu toate că soarele este gata să apună, suntem hotărîţi să începem călătoria noastră pe apă chiar astăzi.

Sute de corbi s'au strâns pe crengile plopilor de pe malul drept şi croncănesc de zor. Nu suntem superstiţioşi, totuşi croncănitul corbilor ne indispune. După ce terminăm ultimele pregătiri, lăsăm bărcile la apă şi pornim. De pe malul stâng ne zăreşte un ţăran. Se întoarce spre un tovarăş nevăzut şi strigă :

— Măi, Ioane, vin Polonejii !

Facem câţiva kilometri şi poposim la marginea unei păduri. Adormim, ascultând un cor întreg de privighetori.

20 Iunie. — Se luminează de ziuă. Dintre astrele nopţii, numai Luna şi Jupiter se mai văd pe boltă. Celelalte au dispărut. Corul de privighetori execută cu brio ultimele cântece ale zorilor. Ne strângem poloagele şi ne continuăm drumul. Prutul e ca oglinda. O ceaţă diafană se ridică de pe apă şi se topeşte în lumina purpurie a dimineţii. Ţărmul moldovenesc, minunat, este împodobit cu păduri ; cel basarabean se prezintă mai modest.

Intâlnim câţiva pescari. N'am văzut nicăeri bărci atât de primitive ca la aceşti oameni. Afară doar de bărcile noastre care, la drept vorbind, nu sunt nici ele prea complicate. Bine dispus, încep să fredonez un cântec tirolez. Auzim aceiaşi melodie de pe ţărm. E cam un fel de ecou. Lucru curios însă : „*ecoul*” are voce de femeie. Lângă un dulap, observăm o fată. Mână calul şi cântă.

— Ascultă, fa, de unde cunoşti cântecul ?

Nu ne răspunde. Işi vede de treabă şi nici nu se uită la noi. E scandalizată, probabil, de ţinuta noastră, care se aseamănă cu cea a Tahitienilor. Nu vom afla niciodată de unde a învăţat ţărăncuţa de pe Prut cântecul tirolez.

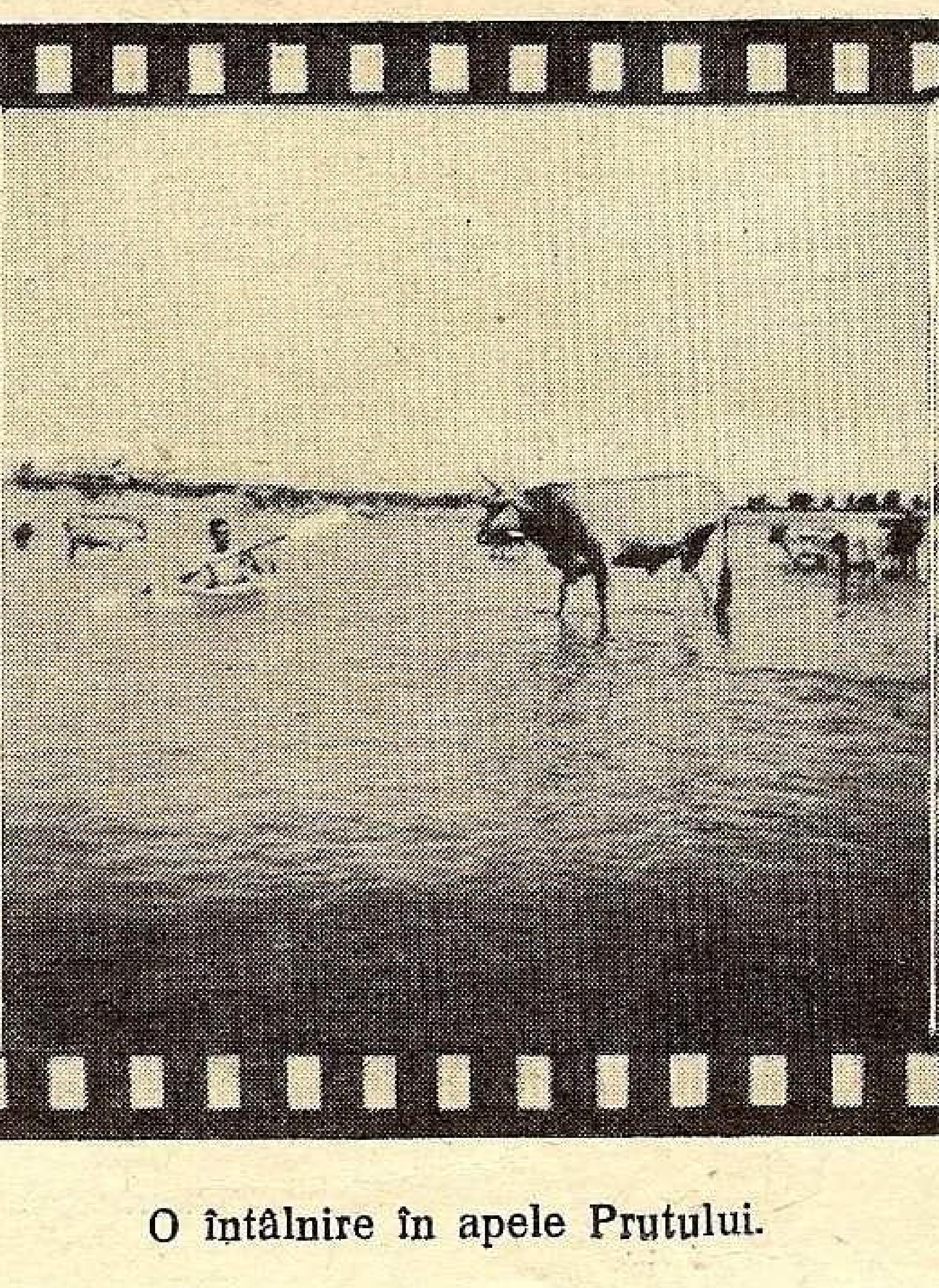
Ceva mai la vale, suntem din nou luaţi drept Polonezi. Un pescar bătrân îşi scoate pălăria şi izbucneşte :

— Trăiască Polonia !

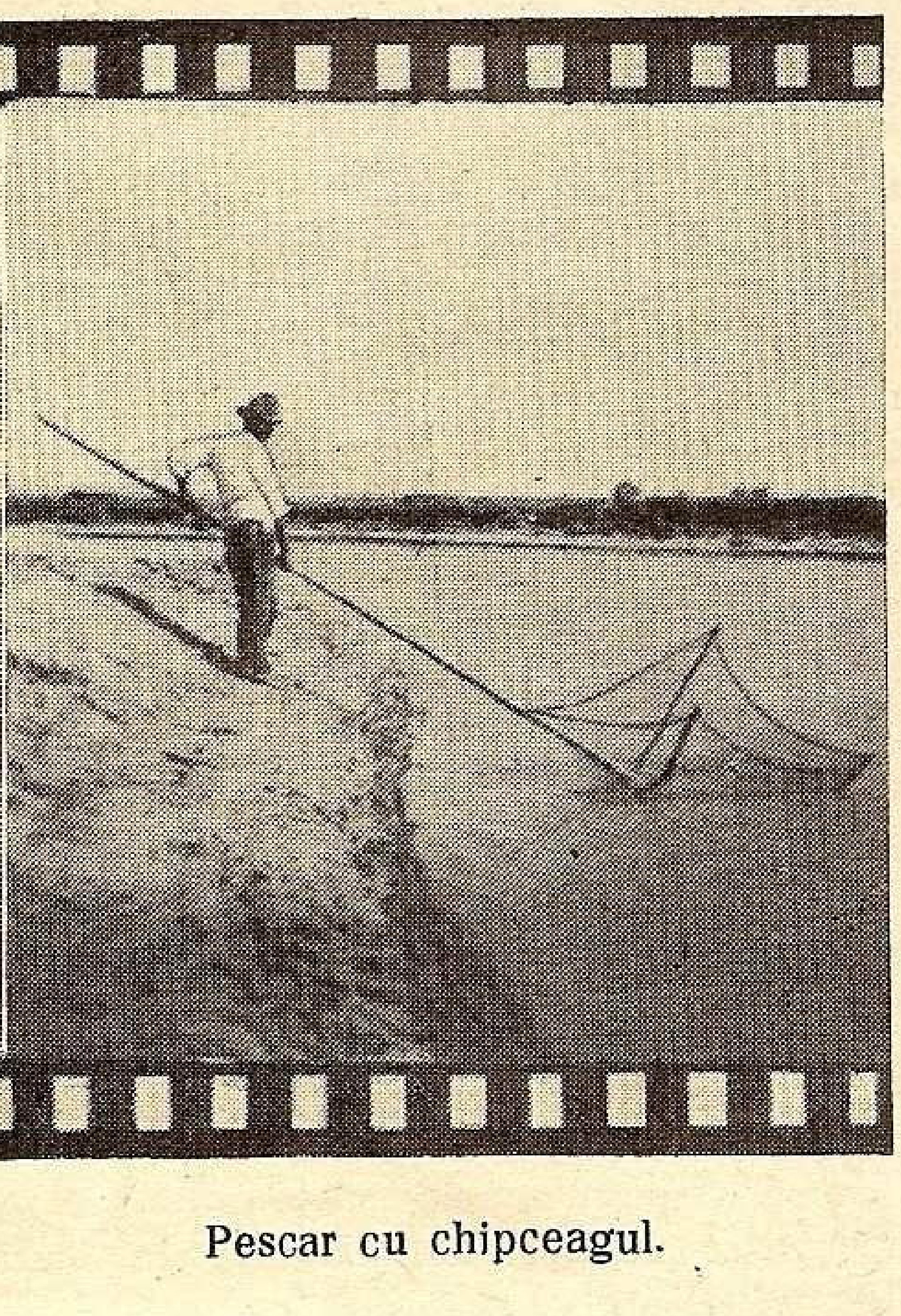
In imediata vecinătate a moşului, descoperim o tânără femeie ce pare desprinsă dintr'un tablou al lui Rubens. E îmbrăcată într'un „maillot” mai mult decât sumar. Se scaldă. Apariţia noastră n'o jenează de loc. Acostăm nu departe de această naiadă „sui generis” a Prutului şi o întrebăm unde am putea găsi lapte sau fructe. Se apropie şi ne informează.

Malul stâng devine din ce în ce mai înalt. Nu trece mult timp şi, de după un cot, apare Leova, vajnicul port al lui Pyretus. Ne oprim spre a face câteva cumpă-

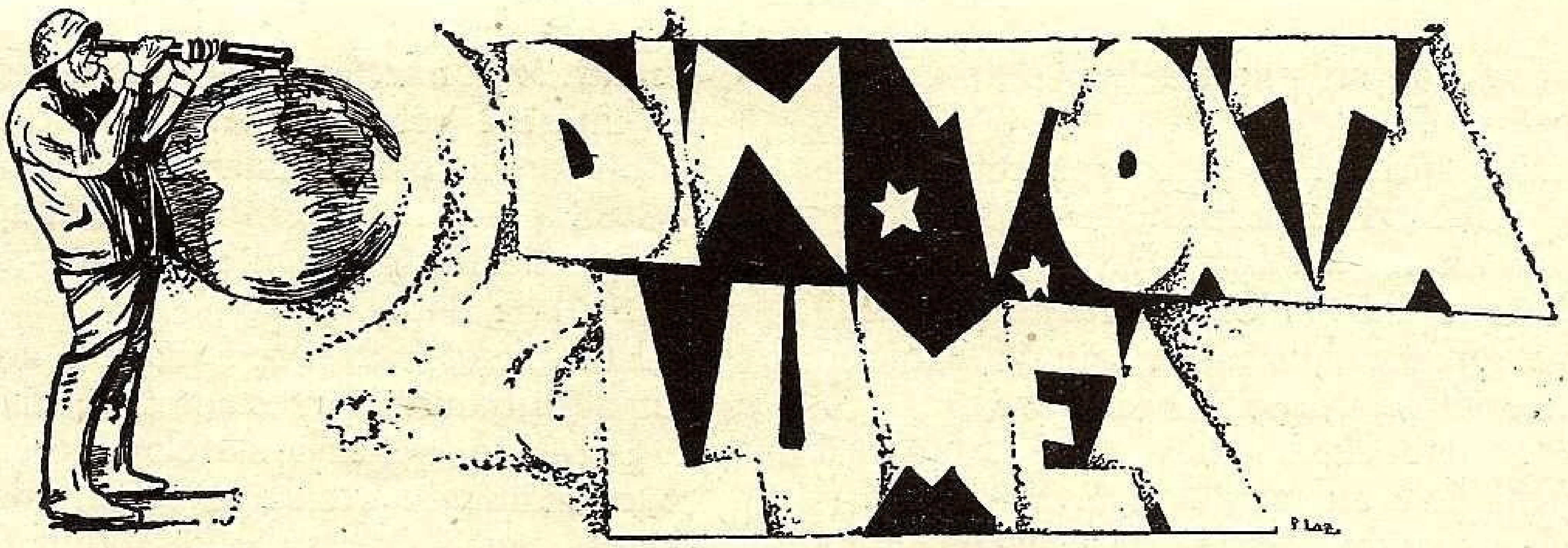
Autorul determină ora, cu ajutorul unui cadran solar.



O întâlnire în apele Prutului.



Pescar cu chipceagul.



ELICI DIN OŢEL-NICKEL

Germania, în sforţările pe cari le face pentru a se scutura de sclavia importurilor de materii ce nu se găsesc în ţară, încearcă să înlocuiască întrebuinţarea aramei la facerea elicilor, cu oţel.

S'au mai făcut elici din oţel, dar se renunţase la întrebuinţarea lor pentrucă se spărgeau sau prezentau eroziuni după câtva timp de întrebuinţare.

Toate aceste neajunsuri se datorau mai ales faptului că nu se ajunsese la o turnare care să dea un oţel omogen.

Nouile procedee metalurgice, prin adăogare de nikel, până la 4%, amelioreză materialul.

Nouile elici prezintă şi avantajul că sunt mai uşoare decât cele de bronz.

Pentru piese massive redactorul technic al revistei Journal de la Marine Marchande dă următoarele proporţii :

Carbon 0,14 ; *nikel* 2 ; *manganez* 0,9.

CANALUL RIN — MAIN — DUNĂRE

Dela alipirea Austriei la Germania, nu e zi în care să nu se vorbească de marile preparative pe care le face Germania, pentru ofensiva politică şi economică pe care se pregăteşte s'o aducă în josul marelui fluviu, spre ţările centrului şi Sud-Estului Europei.

Intre acestea, un mare rol e menit să joace şi canalul Rin-Main-Dunăre, denumit „a opta mare".

Ideea acestui canal e veche de o mie de ani, din vremea lui Carol cel Mare, care plănuia o legătură pe apă între Marea Nordului şi Marea Neagră.

Intre 1936 şi 1946, Ludovic I, regele Bavariei, a început primele lucrări continuând canalul ce-i poartă numele între Bamberg pe Main şi Kelheim pe Dunăre. Acest canal însă nu permitea navigaţia decât a navelor de maximum 120 tone metrice.

Simţindu-se nevoia unui canal mai mare s'au început noui lucrări în 1883.

Inainte de război, Mainul a fost canalizat până la Offenbach şi în amonte până la Aschaffenburg..

Debitul de apă al Mainului canalizat, permite navigaţia şlepurilor lungi de 85 m., cu un pescaj de 2.30 m. încărcătură de 1.500 tone.

In 1823 au început lucrările de canalizare pe Main, între Würtenberg-Bamberg-Nurenberg.

Din motive economice, aceste lucrări au fost apoi sistate până în 1936.

Azi lucrările de canalizare dela Würtenberg la Bamberg sunt pe sfârşite, împreună cu barajele pentru ridicarea nivelului apei, iar în curând se va face joncţiunea cu Dunărea prin canalul Bamberg-Nurenberg.

Noul canal va permite navigaţia şlepurilor de 1200 tone, el va avea 695 km., tăiat fiind de 59 ecluze.

Lungimea drumului între Sulina şi Rotterdam va fi de 3454 km.

BOMBA ELECTRON ARE ANTIDOT

Introducerea bombei *Electron* între mijloacele de atac ale aviaţiei a făcut mare vâlvă, stârnind pe drept cuvânt o mare îngrijorare, datorită calităţilor sale distructive. Intr'adevăr, la această bombă incendiară se foloseşte puterea de combinaţie a aluminiului, care este aşa de mare, încât combinaţia sa cu oxigenul degajează 131 calorii de fiecare 16 gr. oxigen. Combustiunea amestecului praf de aluminu şi oxizi metalici, cari intră în compunerea acestei bombe ajunge la 1700°. La această temperatură sunt descompuse toate lichidele, solidele şi gazele întrebuinţate de obicei pentru stingere. Se poate produce chiar o explozie.

Aflăm însă că un francez, d-l *Herbline*, a descoperit un procedeu care anihilează puterea distructivă a bombei.

D-l *Herbline* este directorul laboratorului de cercetări al soc. *Le chimiste* din Paris şi a făcut şi o demonstraţie în acest sens : bomba avea doar 1 kilogram şi incendiul declanşat de ea a fost stins prin procedeul *Herbline*, în 3 minute şi 5 secunde, după ce se consumaseră doar 122 gr. din amestecul incendiar.

CONSTRUCŢIILE NAVALE LA 1 APRILIE 1938

La 1 Aprilie 1938, tonajul navelor de comerţ în construcţie, în toată lumea, totaliza 2.894.696 tone brute, adică cu 5.488 tone mai puţin ca la 1 Ianuarie 1938.

NOUL TRANSATLANTIC „MAURETANIA"

Intr'unul din numerele trecute ale revistei noastre, dădeam o scurtă informaţie asupra lansării acestui transatlantic englez, care poartă numele transatlanticului care 22 ani a deţinut recordul traversadei — *Cordonul albastru*.

Astăzi suntem în măsură să dăm şi câteva detalii. La 28 Iulie, a fost lansat de pe cala şantierelor *Cammell Laird* din *Birkenhead*, după 1 an şi 2 luni dela începerea montării.

Dimensiunile sale, lungime = 235 m., lărgime = 27 m., pescaj = 9,37 m., deplasament = 36.000 tone, viteză = 22-23 noduri, arată că nu a fost construit cu intenţii de performanţă, nici ca mărime, nici ca viteză, ci numai pentru partea pur comercială.

Nava are 10 punţi, dintre cari, o parte se termină spre pupa cu terase.

Intrepunţile superioare sunt amenajate cu garaje mari unde se pot depozita 70 automobile.

Etamboul navei are 19,20 m. şi cântăreşte 38,25 tone.

Cârma e profilată şi cântăreşte 50 tone.

Aparatul motor e cu turbine Parsons şi acţionează două elici de bronz manganez, cari cântăresc câte 25 tone fiecare.

Condensatoarele sunt de tipul Weir cu regenerare.

Vaporii sunt produşi în căldări cu dublu flux *Yarrow*.

Nava va avea două coşuri eliptice înalte de 17 m., lungi de 10 m., late de 7 m.

Centrala electrică cuprinde 4 turbo-generatoare de 800 kw., fiecare producând un curent de 225 volţi.

Mai are şi un grup electrogen de ajutor, cu motor Diesel de 75 kw., o baterie-tampon de acumulatori, de 220 volţi, capabilă să asigure luminatul de ajutor şi lucrul câtorva linii electrice vitale timp de ½ oră.

Pentru pasageri sunt 3 clase (clasa cabine, turistică şi cl. III). Toate cabinele au instalaţii de apă caldă şi rece, precum şi cele privind condiţionarea aerului, după climă şi după starea higrometrică.

Pentru salvare sunt 24 bărci, toate cu motor Diesel.

Nava va intra în serviciu în vara viitoare şi prima sa călătorie va coincide cu deschiderea expoziţiei internaţionale dela New-York.

REMORCHERUL-SALVATOR „THAMES"

Datele de mai jos vor edifica pe cititorii noştri asupra importanţei ce o au în occident remorcherele cari au de executat servicii grele de remorcaj.

Aflăm că *International Towing* Co. din Rotterdam a pus în serviciu remorcherul *Thames*, care are lungime = 52 m., lărgime = 9 m., putere 3000 C. V., propulsiune cu 1 motor Diesel, de tip Burmeister & Wain, în 2 timpi, cu simplu efect, 6 căldări.

Viteza de marş este 15.5 noduri.

Va fi afectat pentru salvări în Atlanticul de Nord.

Poate interveni şi la incendii, având la bord o centrală de CO_2 şi *Foamit*, cu compresor de aer. Pompa de apă are un debit de 200 tone pe oră.

CERCETAREA ŞTIINŢIFICĂ A MĂRILOR

Cercetări asupra fundului mării au fost făcute mai ales sub forma de sondaje de când a existat navigaţia. Se ştie că *Magellan*, a fost primul dela care au rămas numeroase sondaje făcute în timpul traversadelor sale. Primele măsurători de temperatură au fost făcute de *Forster*, care era la bordul navei căpitanului *Cook*.

In 1830, francezii *Andouin* şi *Milne-Edwards*, afirmară că există viaţă şi la cele mai mari adâncimi. Marile naţiuni maritime încep să organizeze călătorii ştiinţifice pentru cercetarea fundului mărilor.

In 1885, Prinţul *Albert de Monaco*, începu opera sa la care a lucrat toată viaţa.

In 1899, la *Stockholm*, s'au reunit într'o conferinţă diferiţi specialişti care, faţă de vastitatea problemelor, au căzut de acord că numai organizaţii internaţionale se pot ocupa de aceste chestiuni.

Astfel a luat naştere *Consiliul internaţional pentru explorarea mării*, în 1902 şi care abia în 1920, a luat o extindere mare. Acest consiliu are reprezentanţi a 15 state şi se împarte în mai multe comitete (*hidrografie, pentru studiul planctonului, statistic, limnologic*, etc.). Sediul este la *Copenhaga* şi adunările sunt anuale. Publicaţiile acestui institut, dela fondare până în prezent, formează o bibliotecă uriaşă de o documentare indispensabilă pentru cei ce se ocupă cu oceanografia.

Din iniţiativa Prinţului Albert de Monaco, s'a constituit la Madrid, în 1919, *Comisia internaţională pentru explorarea ştiinţifică a Mediteranei*.

Tot aşa s'a înfiinţat în 1920, *Consiliul internaţional al pescăriilor Americii de Nord* în care toate statele cari au interese pescăreşti în Atlantic, dela *Antile* până la *Groenlanda*, şi-au trimes reprezentanţi.

Mai există şi *Consiliul internaţional al Pacificului* pentru Pacific şi *Comitetul Ibero-American*, pentru Atlanticul de Sud.

Programul lucrărilor ştiinţifice maritime este deci trasat de organisme internaţionale, dar mijloacele de execuţie rămân în seama statelor reprezentante. Aceste mijloace sunt *laboratoare la uscat*, consacrate fie biologiei marine sau altor ramuri de ştiinţă pură, altele fac studii aplicate asupra industriei pescuitului cu *nave speciale*, Germania are nava *Meteor*, Anglia are pe *George Bligh* şi *Discovery*, Danemarca are pe *Dana*, Scoţia pe *Explorer*, Irlanda pe *Muirchu*, Norvegia pe *Armaner Hansen*, Portugalia pe *Albucora*, Suedia pe *Skagerrak*, Statele-Unite pe *Atlantis* şi Franţa pe *Théodore Tissier*.

Aceste nave sunt adevărate laboratoare flotante şi au la bord un bogat utilaj care le permite să facă observaţii hidrologice şi biologice la orice adâncime. Pe lângă aceste nave speciale, deobicei marinele militare mai detaşează pentru anumite perioade, nave cari ajută la luarea acestor observaţii. Astfel Franţa are navele *Ville d'Ys*, *Ailette* şi *Quentin Roosevelt*; la noi, de vreo câţiva ani, Marina Regală a pus la dispoziţia specialiştilor români (Dr. Gavrilescu şi Dr. Popovici), Nava-Bază Constanţa sau una din canoniere, cu cari anual timp de 2-3 luni au făcut diferite observaţii hidrologice şi biologice asupra Mării Negre.

CONGRESUL INTERNAŢIONAL DE NAVIGAŢIE DIN 1940

Guvernul german a invitat *Uniunea permanentă a navigaţiei* să ţină congresul din 1940, în Germania .Această Uniune, are o comisiune permanentă la Bruxelles şi are de scop să desvolte navigaţia maritimă şi cea de pe ape interioare şi mai ales să studieze problemele ce se pun în diferitele domenii ale acestor chestiuni.

In timpul congresului din 1940, au fost rezervate 15 zile pentru vizitarea marilor drumuri de apă din interiorul Germaniei.

„QUEEN MARY" A BĂTUT TOATE RECORDURILE DE VITEZĂ IN TRAVERSAREA ATLANTICULUI

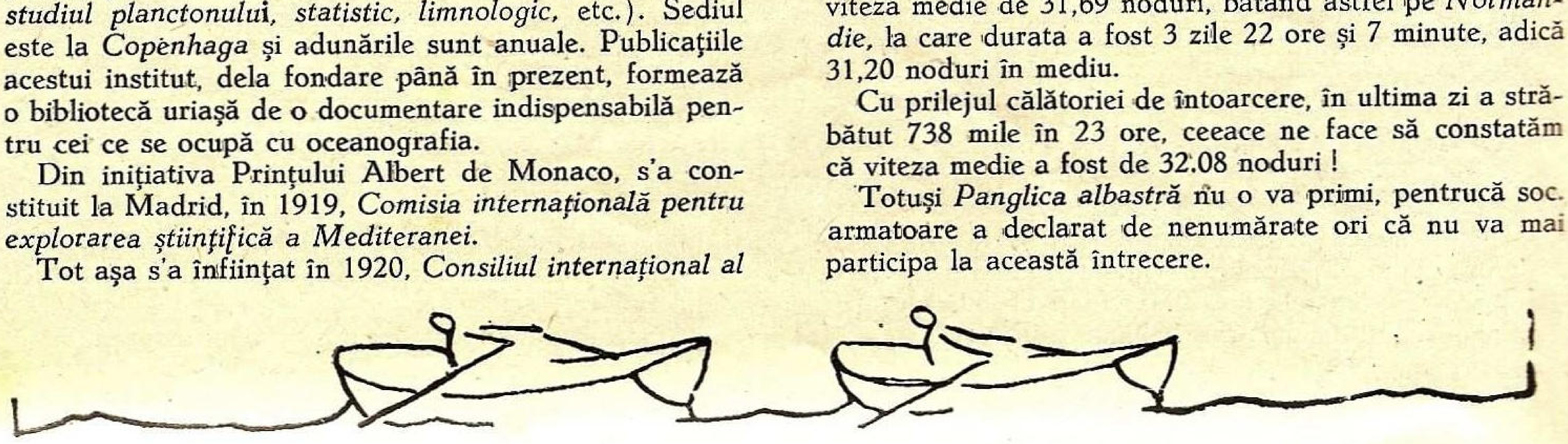
Era de aşteptat ca diferenţa de 40.000 C. V. în plus faţă de rivalul francez *Normandie*, să aducă rezultate mai bune într'o bună zi.

Şi astfel aflăm că într'una din ultimele călătorii spre America, marele colos englez a parcurs distanţa dela *Bishop Rock* la farul flotant *Ambrose*, în 3 zile, 21 ore şi 48 minute, ceeace revine la o viteză medie de 30,99 noduri.

La întoarcerea din această călătorie, pe parcursul invers călătoria a durat 3 zile 20 ore 42 minute, deci cu viteza medie de 31,69 noduri, bătând astfel pe *Normandie*, la care durata a fost 3 zile 22 ore şi 7 minute, adică 31,20 noduri în mediu.

Cu prilejul călătoriei de întoarcere, în ultima zi a străbătut 738 mile în 23 ore, ceeace ne face să constatăm că viteza medie a fost de 32.08 noduri !

Totuşi *Panglica albastră* nu o va primi, pentrucă soc. armatoare a declarat de nenumărate ori că nu va mai participa la această întrecere.



INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din ţară

Crearea fondului naţional al Marinei

Marina e o armă costisitoare, — dar ţara care renunţă la ea sau o neglijează, e menită să piardă acel bun pentru care toate naţiunile se luptă, — MAREA.

Marina noastră a propăşit cu paşi greoi, numai din cauză că nu a avut independenţa financiară, aşa cum a reuşit să aibă aviaţia.

Astăzi, din luminata înţelepciune a Majestăţii Sale Regelui, ctitorul României Noui, acest vis al tuturor marinarilor s'a împlinit. După înfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei, s'a promulgat şi legea pentru crearea unui fond naţional al Marinei.

Liga Navală Română, al cărui Preşedinte activ e chiar M. S. Regele, în faţa acestui istoric eveniment din analele ei, ca una care, dela întmeere, a luptat pentru această independenţă, s'a simţit datoare a trimite următoarele telegrame:

MAJESTĂŢII SALE REGELUI CAROL II

Liga Navală Română, de sub înalta Preşedinţie activă a Majestăţii Voastre, care cristalizează năzuinţele întregii Marine, respectuos urează, prin mine, ca Majestatea Voastră să vadă împlinite planurile de propăşire ale Marinei prin creiarea fondului naţional, una din vechile şi arzătoarele dorinţi ale tuturor marinarilor, susţinută, din înalt imbold şi de Liga Navală, ca singurul mijloc de grabnică realizare a marilor nevoi marinăreşti ale ţării.

Vice-Preşedintele Ligii Navale Române,
Amiral Coandă

La care s'a primit următorul răspuns:

AMIRAL I. COANDĂ — VICEPREŞEDINTELE LIGII NAVALE ROMÂNE

Loco

MAJESTATEA SA REGELE mă autoriză să vă transmit Dv. precum şi LIGII NAVALE ROMÂNE călduroasele Sale mulţumiri pentru frumoasele sentimente exprimate.

Directorul Secretariatului particular al *M. S. Regelui,*
EUG. BUHMAN

DOMNULUI MIRCEA CANCICOV, MINISTRUL FINANŢELOR

In numele Ligii Navale Române, vă rugăm să primiţi cele mai călduroase felicitări şi recunoscătoare mulţumiri pentru stăruinţa pusă ca de mult necesarul fond naţional al marinei să ia fiinţă, asigurându-se astfel viitorul acestei ramuri de bogăţie şi apărare naţională.

DOMNULUI GENERAL ADJUTANT PAUL TEODORESCU, MINISTRUL AERULUI ŞI MARINEI

In numele Ligii Navale Române, vă rugăm a primi expresiunea celor mai vii sentimente de recunoştinţă pentru iniţiativa şi stăruinţa pusă ca marina să poată ajunge la înălţimea nevoilor Ţării, graţie fondului naţional special creiat, al cărui promotor aţi fost.

DOMNULUI MITIŢĂ CONSTANTINESCU, MINISTRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

In numele Ligii Navale Române, vă rugăm a primi cele mai vii şi pline de recunoştinţă mulţumiri pentru sprijinul dat ca fondul naţional al marinei să fie creiat.

Vice-Preşedintele Ligii Navale Române
Amiral Coandă

Lansarea noului vas-şcoală „Mircea“

Impărtăşim cu nespusă bucurie cititorilor noştri vestea lansării în şantierele *„Blohm & Voss"* din Hamburg, a noului vas-şcoală *„Mircea"*. Evenimentul a avut loc în ziua de 22 Septembrie, şi el s'a desfăşurat cu un deosebit fast.

D. *Radu Djuvara,* ministrul României, fiind suferind, n'a putut participa personal la lansare. In locul d-sale a asistat la ceremonie d. *Victor Brabeţianu,* consilier de legaţie, însoţit de comandorul *Bardescu,* de consilierul economic *Geormăneanu* şi de secretarul de legaţie *Moscuna;* însfârşit, mai erau de faţă consulii generali *Gallin* şi *Karadja.*

Din partea autorităţilor germane asistau amiralii *Wolf* şi *Anker,* secretar de stat *Ahrendt,* primarul *Krackmann,* reprezentanţii firmei „Blohm şi Voss", precum şi un foarte numeros public.

După trecerea în revistă a unei companii de onoare de marinari, d. *Brabeţianu* a rostit o cuvântare, subliniind misiunea pe care o are de îndeplinit noul vas şcoală „Mircea", misiune sintetizată de M. S. Regele Carol II în cuvintele: *„Să fie o şcoală supremă de energie, o şcoală de camaraderie şi de sacrificu care să perpetueze în sufletul naţiunii române dragostea de largul mării, spiritul de iniţiativă, de disciplină, de sacrificiu al bătrânului bric „Mircea".*

După ce a arătat apoi misiunea noului vas pentru formarea generaţiilor viitoare de marinari români, oratorul a adus omagii constructorilor pentru frumoasa realizare tehnică, urând navei-şcoală „Mircea" o lungă odisee, întru împlinirea cu succes a înaltei sale misiuni.

După cuvântare, *d-na Brabeţianu* a rostit tradiţionalele cuvinte de botez al vasului: *„Te botez „Mircea",* după care lansarea s'a făcut în perfecte condiţiuni, în sunetele imnurilor naţionale român şi german.

După ceremonie a avut loc la consulatul României din Hamburg un ceai la care au participat peste 100 de persoane, iar seara un mare dineu, dat de casa constructoare, cu participarea unui mare număr de personalităţi germane şi române.

A mai participat la ceremonie şi un detaşament de străjeri, aflat în Germania.

Vasul are o deplasare de 1.630 tone, lungime 81,5 m., lărgime 12 metri; trei catarge, 44 metri înălţime cu suprafaţa pânzelor de 1.750 metri pătraţi.

Vasul, care va fi repus în Ianuarie pe şantier, va fi prevăzut cu un motor Diesel de 520 cai, şase cilindri, cu o viteză de 9 mile şi jumătate pe oră. Echipajul permanent va fi compus din 15 ofiţeri, 6 subofiţeri, 22 contra-maiştri şi 40 oameni. Electrificarea tuturor instalaţiilor, va face din „Mircea" unul din cele mai moderne vase-şcoală.

Yachtul Marelui Voevod Mihai a pornit spre apele româneşti

Yachtul „Taifun" comandat de primăria municipiului Bucureşti, la Londra pentru Marele Voevod Mihai este gata şi, pe la mijlocul lunii Septembrie, i s'au făcut şi primele încercări de navigare.

El are o lungime de 54 picioare şi este prevăzut cu două motoare de câte 200 H. P., atingând o viteză de 20 noduri pe oră şi putând rezista timp de 10 ore, la viteza maximă.

Yachtul are amenajate mai multe cabine de un confort ultra modern, pentru cinci persoane şi un echipaj de patru oameni, iar pe punte are instalat un puternic reflector care poate lumina şi pe ceaţă.

Intr'un foarte scurt timp, yachtul va fi adus în ţară.

Liga Navală Română a organizat concursurile interşcolare de nataţie.

Sâmbătă 10 Septembrie, începând dela ora 3 d. a., s'au disputat la strandul „Obor" din Capitală concursurile interşcolare de nataţie.

Concursul a fost organizat de „Liga Navală Română" şi el s'a desfăşurat sub patronajul d-lor Mihail Savu, preşedintele federaţiei române de nataţie şi Al. Pretorian, primarul sectorului II Negru. Din partea L. N. R. a fost de faţă la desfăşurarea concursurilor d-l c-dor Aurel Negulescu, secretar general al Ligii.

Au luat parte la concurs elevi şi eleve de liceu cari, pentru a nu se produce greşeli de clasament şi apreciere a posibilităţilor, au fost repartizaţi pe clase.

Concursul, care s'a bucurat de un deosebit succes, el însemnând o reală stimulare a energiilor tinere, a avut următoarele rezultate tehnice:

50 m. brasse, cl. I, băieţi

1. Baciu Anibal *(lic. „Sf. Andrei")* 48",8'.
2. Perieţeanu Ion *(lic. „Gh. Lazăr")* 54".
3. Spindler *(lic. industrial de construcţii)* 1'0"6.

50 m. brasse, afiliaţi: cl. I—IV.

1. Dumitru Florea *(liceul industrial — Stadiul Român)* 45".
2. Drăgănescu *(lic. „Sf. Sava" — Viforul Dacia)* 46".
3. Weigelt Godfried *(Şcoala Evanghelică — Stadiul Român* 54"5.

50 m. brasse, cl. III—IV

1. Florian Petrescu *(lic. „Sf. Iosif")* 47".
2. Absechek José *(lic. „Gh. Lazăr")* 48".
3. Ionescu N-lae *(lic. „D. Cantemir")* 55".

100 m. brasse, cl. V—VIII

1. Schuller Alf. *(lic. „Sf. Iosif")* 1'47".
2. Mathias Petre *(lic. „Sf. Iosif")* 1'53"5/10.
3. Benvenisti Ed. *(lic. „Titu Maiorescu")* 1'55"2/10.

100 m. brasse afiliaţi, cl. V—VIII.

1. Georgescu Nelu *(lic. „Spiru Haret" — Viforul Dacia)* 1'33"5/10.
2. Blănaru Alex. *(lic. industrial — Stadiul Român)* 1'44".

50 m. brasse, fete, cl. V-a.

1. Lidia Strich *(lic. „Focşeneanu")* 52"5.
2. Edith Margulius *(lic. „Pompilian")* 1'3".

50 m. brasse, fete, afiliate, cl. I—V-a

1. Agy Simony *(liceul „Notre Dame")* 52".
2. Stoffran Isabela *(lic. „Iulia Haşdeu" — Stadiul Român)* 53".
3. Dobrescu Georgeta *(Gimn. Industrial — Stadiul Român)* 57"6.

50 m., liber, copii, cl. I—III.

1. Ozon Titus *(lic. „Marele Voevod Mihai") — Stadiul Român)* 47"3/10.
2. Mihăilescu Petre *(lic. comercial Argeş)* 1'9"5.
3. Soliger Mircea *(lic. „Gh. Lazăr")* 1'22"8.

50 m. liber, cl. IV.

1. Niţu Mihail *(lic. „Marele Voevod Mihai")* 49".
2. Constantinescu M. *(lic. „Creţulescu")* 54".

50 m. liber, afiliaţi, I—IV.

1. Wolf Andrei *(lic. „Carol I" — Stadiul Român)* 35"8/10.
2. Averman Hans *(lic. „Creţulescu" — Stadiul Român)* 40".
3. Ianger I. *(lic. „Principele Carol")* 48.

100 m. liber, cl. V—VIII.

1. Neagu Stelian *(lic. „Sf. Sava")* 1'39"4.
2. Schuller Alf. *(lic. „Sf. Iosif")* 1'41"8.
3. Benvenisti R. *(lic. „Titu Maiorescu")* 1'47"8.

100 m. liber, băieţi şi fete, afiliaţi, cl. V—VIII.

1. Segall Zoe *(lic. „Libros" — Clubul nautic român)* 1'17"3.
2. Georgescu N. *(lic. „Spiru Haret" — Viforul Dacia)* 1'18"5.
3. Nelson Vladimir *(lic. „Matei Basarab" — C. N. R.)* 1'21"5.

50 m. liber, fete, afiliate, cl. V—VIII.

1. Grigorescu Tantzi *(lic. „Iulia Haşdeu" — Viforul Dacia)* 45".
2. Lengyel Kato *(lic. „Focşăneanu" — Viforul Dacia)* 48"8.
3. Stoffran Isabela *(lic „Iulia Haşdeu" — Stadiul Român)* 50".

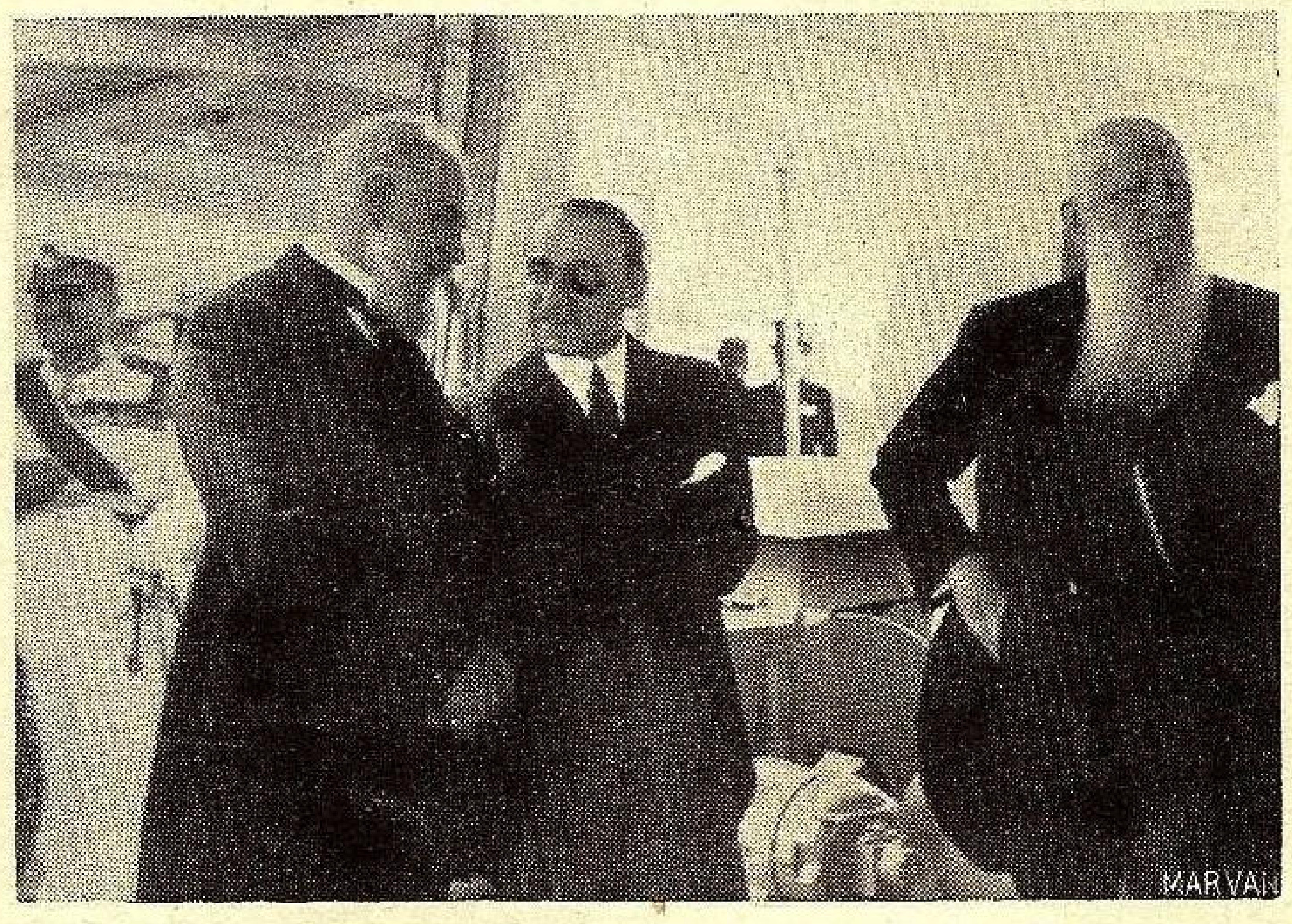
100 m. brasse, fete afiliate, cl. V—VIII.

1. Lengyel Kato *(lic. „Focşăneanu" — Viforul Dacia* 1'48"2.
2. Strich Lidia *(lic. „Focşăneanu" — Stadiul Român)* 2'4".
3. Dobrescu Maria *(lic. ind. „Gh. Chiţu" — Stadiul Român)* 2'15".

Concursul, care s'a disputat într'o atmosferă de entuziasm tineresc a luat sfârşit târziu seara când s'au împărţit primilor clasaţi diplome, numere festive şi pentru tineret din revista *„Marea Noastră"* şi volume în care e descrisă frumuseţea apelor noastre.

Concursul naţional de vâsle, rame, vele şi bărci cu motor

Odată, cu înfiinţarea F. R. S. N., pusă sub preşedinţia d-lui c-dor adj. Preda Fundăţeanu, sporturile nautice, cari până acum erau necunoscute marelui public, au început să fie din ce în ce mai gustate, şi interesul ce-l provoacă prin marea lui spectaculozitate formează noui şi entuziaşti adepţi, — lucru care trebue să ne bucure, căci, în felul acesta, cultul apei, a început a intra în preocupările de fiecare zi ale tineretului nostru.



D. ministru Călinescu între d-nii amirali Coandă şi Niculescu-Rizea

In zilele de 7 şi 8 Septembrie, cu ocazia sărbătoririi „Zilei, Marinei", la Mamaia, pe lacul Siutghiol, în incinta Salvamarului, a avut loc al 7-lea campionat naţional de rame, vâsle, vele şi bărci cu motor.

Pe lângă probele de pură tehnică sportivă, în cari s'au încadrat cursele de skiffuri, au mai avut loc întreceri de caiace şi lotci, ca stimulent pentru desvoltarea turismului în apele şi râurile ţinuturilor de munte, cari, graţie acestor fel de ambarcaţii, deschide noi orizonturi pentru cercetarea şi cunoaşterea frumuseţilor ţării noastre.

Intr'adevăr, printre atâtea numeroase binecuvântări dumnezeeşt. pământul strămoşesc este înzestrat, cu o reţea foarte variată a cursurilor de apă, ce reprezintă o mare importanţă turistică.

Forma geografică a României, foarte fericită din toate punctele de vedere, a imprimat râurilor o asemănare naturală.

Luând viaţă din lanţul muntos, ce încinge podişul transilvănean, râurile româneşti după ce străbat sălbatice şi înfiorătoare văgăuni în care clocotul apelor isbeşte cu furie în stânca, ce îi tempereazä treptat, treptat din voinicie, alunecă domol spre câmpiile aurite de bogăţia holdelor, ale căror privelişti mărețe şi fermecătoare fac deliciul şi fericirea celor ce s'au încumetat să le scoboare.

Lăsând deoparte acestea şi revenind la subiectul nostru, trebue menţionată partea senzaţională a acestor serbări nautice, care a constituit-o apariţia a 3 şalupe motorizate, prezentate de clubul A. R. A.-Nautica, asociaţie care, pentru prima oară în România, a organizat curse de întreceri şi lansări în plină viteză, cari atingeau, graţie sutelor de cai putere, 100—120 km. la oră.

Rezultate tehnice şi consideraţii asupra competiţiilor

Campionatul naţional de skiff una persoană, a întrunit la start 4 concurenţi, cari s'au dovedit, cei mai buni specialişti ai probei.

Victoria a revenit lui Cerhatti dela C. F. R. Timişoara, care a trebuit să se întrebuinţeze serios, pentru a nu fi întrecut de Marton dela Metropola Buc.

CAMPIONATUL DE SKIFF 1 PERSOANĂ 1800 m.

(Cupa municipiului Bucureşti)

1. Cerhatti (CFR-Timişoara) 7.52 min.; 2. Marton (Metropola-Bucureşti) 8.22 min.; Bartos (Mureş-Arad) 8.34 min.

CAMPIONATUL NAŢIONAL DE SKIFF 2 PERSOANE CU VÂSLE 1800 m.

(Cupa şantierelor navale Galaţi)

1. Metropola-Bucureşti 6 minute 22 sec.; 2. Regata-Timişoara 6.38 min.; 3. Mureş- Tg. Mureş 6.46 min.

Surpriza campionatului, a furnizat-o Metropola, care a adus regiunei Bucureşti primul campionat naţional, după ce a luptat cu Timişoara, Mureşul şi Arad, câştigătorul de anul trecut.

Cursa efectuată de Marton şi Minculescu, oamenii Metropolei, a fost parcursă în 6'22", în timp ce regata Timişoarei a parcurs aceiaş distanţă în 6,38 minute, iar Mureş Arad în 6,46 minute.

CAMPIONATUL NAŢIONAL DE SKIFF 4+1

(Cupa U. F. S. R.)

1. Inainte-Timişoara 6.58 min.; 2. Regata-Arad 7.01 min.; 3. Metropola-Bucureşti 7.35 min. Skifful Mureş-Arad s'a răsturnat, iar echipajul a fost salvat.

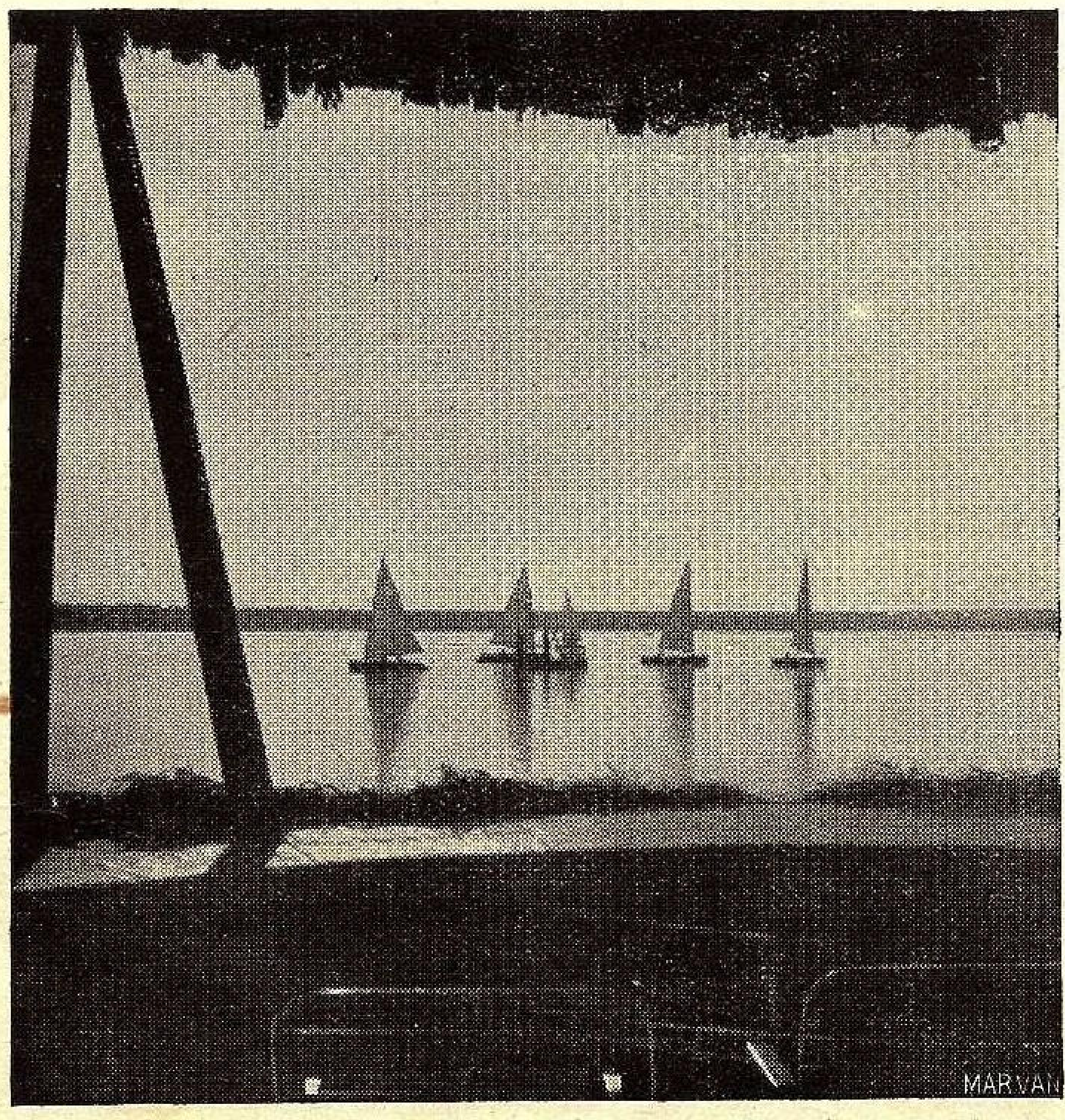
Cursa cea mai populată, la start, a fost la regata de 4 + 1, prezentându-se 6 pretendenţi pentru a cuceri trofeul U.F.S.R.-ului.

Plecarea, foarte bună, este luată de Mureş-Arad, campionul de anul trecut; la mică distanţă urmăreşte Metropola, până la 800 m. unde Mureşul se răstoarnă. De acest incident profită „Inainte" din Timişoara şi regata Arad, care se detaşează.

CAMPIONATUL NAŢIONAL DE SKIFF 8 + 1 BĂRBAŢI 1800 m.

Cupa B. N. R.-Challange

I. Mureş-A 6'43".
II. Regata Arad 7'01".
III. Mureş B.



Frumoasă întrecere între yolele olimpice

Una din cele mai interesante probe şi în acelaş timp şi cea mai grea, s'a disputat între Mureş-Arad, care a prezentat două echipaje şi regata Arad.

Lupta a fost foarte strânsă şi până la 1200 m. de start, echipajele au condus succesiv.

Finishul a dat câştig de cauză Mureşului Arad, care îşi însuşeşte şi anul acesta titlul naţional, în 6 m. 43 s., faţă de regata Arad, care urmează la 14 secunde.

Luptă dârză între lotcile militare

CAMPIONATUL NAŢIONAL DE SKIFF 4 + 1 DOAMNE

1000 metri

Cupa „Dr. Sekelly", Arad, challange

I. Hellas 5'34".

II. Soc. de Gimnastică Timişoara 5'48".

Una din probele ce a entuziasmat publicul spectator a fost cursa efecutată de fetele dela Hellas Arad şi societatea de gimnastică Timişoara.

Campionatul a fost câştigat de Hellas în 5 m. 34 s., S. G. T. clasându-se la interval de 14 secunde.

CAMPIONATUL NAŢIONAL DE CAIAC, DOUĂ PERSOANE

500 metri.

(Cupa O. N. T.)

1. Dor de Ducă-Bucureşti (echipajul Tita Rădulescu-P. Bumbac) 3.31 minute; 2. Dor de Ducă-Bucureşti (echipajul Radu Spati-P. Davidescu) 3.31"¼. 3. C. F. R.-Timişoara (Cherhatti M. —Marinescu Paraschiv) 3'33".

Această probă, care până acum nu a fost omologată, în campionate a furnizat un spectacol extrem de interesant.

Lupta a fost strânsă între cele 7 caiace şi a revenit echipajelor „Dor de Ducă", la locurile I şi II.

C. F. R. Timişoara, socotit mare favorit, nu s'a clasat decât în locul III.

CAMPIONATUL NAŢIONAL DE LOTCI 3 + 1 1800 m.

(Cupa Prefecturii Constanţa)

1. Hidroaviaţia 8.36 min.; 2. Regimentul 34 Infanterie 8.40 min.; 3. Jandarmeria 8.42 min.

Această cursă militară a ocazionat cea mai palpitantă luptă.

Cele 10 ambarcaţii au mers grupate tot timpul, iar linia de sosire a fost atinsă de flotila de hidroaviaţie în 8 m. 36 s., reg. 34 infanterie în 8 m. 40 s. şi jandarmii în 8 m. 42 s.

CAMPIONATUL NAŢIONAL DE LOTCI 6 + 1 2000 m.

(Cupa SALVAMAR)

1. Regimentul 34 Infanterie 7.30; 2. Reg. 36 Infanterie, Silistra 7.36; Marina Grănicerească 7.38.

Cea mai spectaculoasă cursă, au furnizat-o echipajele de ostaşi la lotcile de 6+1, startul fiind luat de 6 echipagii.

Surpriza a furnizat-o echipa reg. 34 infanterie, care a câştigat în 7 m. 30 s., urmată de reg. 36 infanterie în 7 m. 36 s. şi Grupul navelor grănicereşti în 7 min. 38 s.

Forma slabă a jandarmilor şi grănicerilor, nu poate fi explicată decât prin faptul că participarea în lunga caravană depe Dunăre, i-a obosit.

LOTCI 2 + 1 1500 m.

1. Regimentul 6 Mihai Viteazul; 2. Jandarmeria; 3. Grănicerii.

GIGURI 8 + 1 2000 m.

(Cupa Liga Navală Română)

1. Marina A (echipajul depe Mărăşti); 2. Marina B (cu echipaj din noua promoţie de sublocotenenţi de marină).

BALENIERE MILITARE 1800 m.

(Cupa Ministerului Aerului şi Marinei)

1. Canoniera Ghiculescu; 2. Distrugătorul Ferdinand; 3. Canoniera Dumitrescu.

A fost cea mai interesantă probă.

BĂRCI MILITARE 1800 m.

(Cupa Ministerului Aerului şi Marinei)

1. Distrugătorul Ferdinand; 2. Distrugătorul Mărăşti.

GIGURI STRĂJEREŞTI 4 + 1

(hors concours)

1. Şcoala de pescari Vânători; 2. Liceul Mircea cel Bătrân.

CAIACE STRĂJEREŞTI 500 m.

(Cupa B. M. Poch)

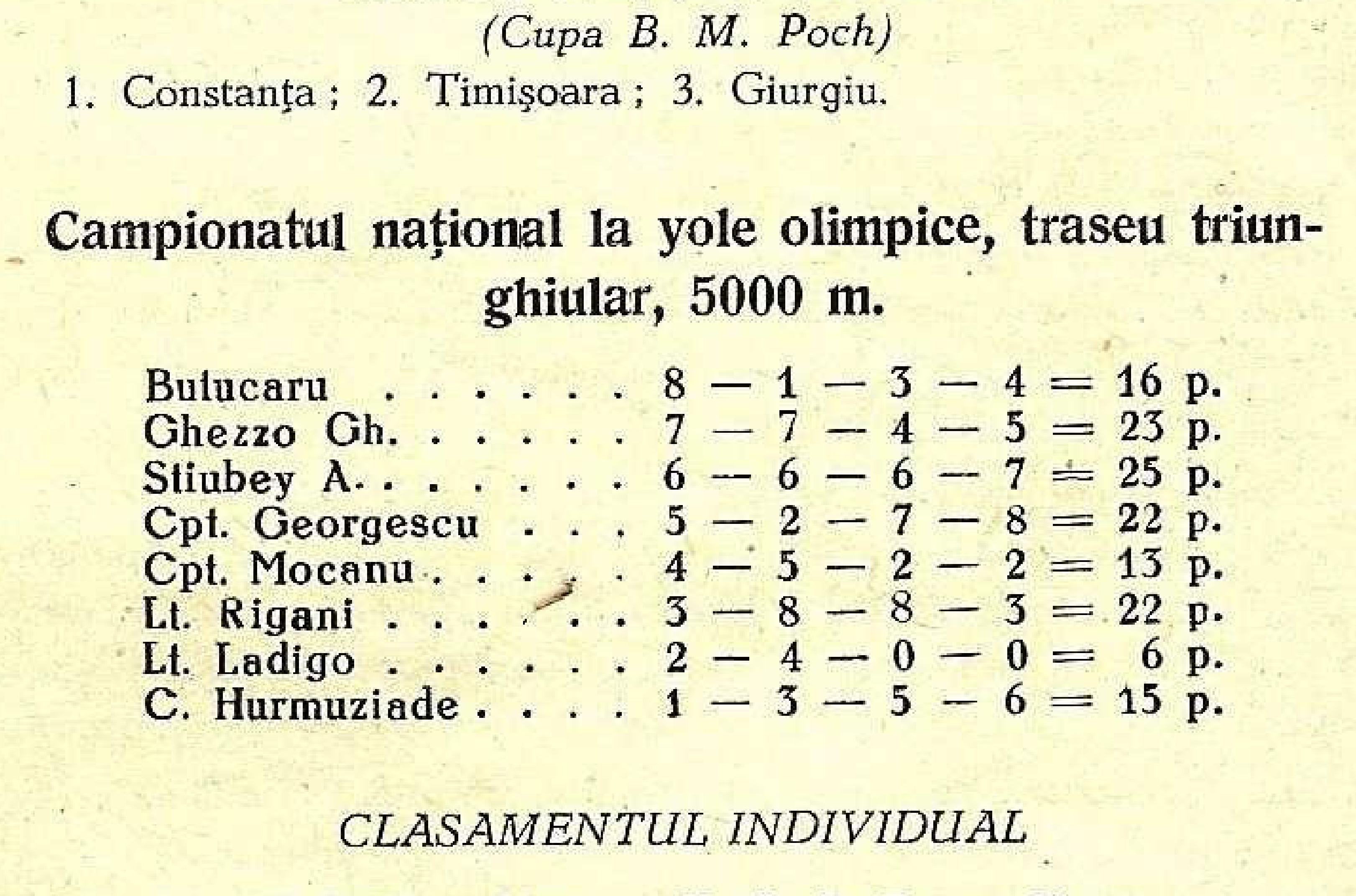
1. Constanţa; 2. Timişoara; 3. Giurgiu.

Campionatul naţional la yole olimpice, traseu triunghiular, 5000 m.

Butucaru	8	1	3	4	16 p.
Ghezzo Gh.	7	7	4	5	23 p.
Stiubey A.	6	6	6	7	25 p.
Cpt. Georgescu	5	2	7	8	22 p.
Cpt. Mocanu	4	5	2	2	13 p.
Lt. Rigani	3	8	8	3	22 p.
Lt. Ladigo	2	4	0	0	6 p.
C. Hurmuziade	1	3	5	6	15 p.

CLASAMENTUL INDIVIDUAL

I	Stiubey Alex.	Y. C. R. R.	25 p.
II.	Ghezzo Gh.	Metropola	23 p.
III.	Cpt. Georgescu Lt. Rigani	Hidroaviaţie Marina	22 p.
IV.	Butucaru	Metropola	16 p.
V.	Hurmuziade	Y. C. R. R.	15 p.
VI.	Cpt. Mocanu	Marina	13 p.
VII.	Lt. Ladigo	Hidroaviaţie	6 p.



Bărcile automobile ARA-Nautica, în plină viteză

CLASAMENTUL DEFINITIV PE CLUBURI

I. Y. C. R. R.	40 p.
II. Metropola	39 p
III. Marina, Constanța	35 p.
IV. Hidroaviația	28 p.

Ambarcațiile cu velă au populat de data aceasta startul, luând parte 8 concurenți din cluburile Y. C. R. R. Constanța, Metropola București, Marina Constanța și Flotila de hidroaviație.

Cursa nu s'a disputat în condițiuni prea bune, din cauza vântului, ca și a ambarcațiior, cari au fost de diferite tipuri de construcție.

Diferența de puncte între Y. C. R. R. (40), Metropola (39) și Marina (35) a fost minimă.

Dintre conducători s'au evidențiat: Stiubey Junior, căpitan Georgescu, lt. Rigani, Gh. Ghezzo-junior și Butucaru.

Concursuri nautice motorizate

După campionatul național de yole olimpice, bărcile automobile A. R. A. (Aquila Română-Americană), primele ambarcațiuni de acest fel în țară la noi, au făcut o demonstrație de vtieză, viraje și opturi, cari au fost mult aplaudate, mai ales echipajul șalupei motorizate „Fără frică" condusă de d. inginer Aristide Ștefănescu (Buc.), care a dovedit o deosebită abilitate în mânuirea volanului.

Programul concursurilor a fost încheiat cu concursul acestor bărci motorizate ale societății Aquila Română-Americană, dotat cu Cupa Kupfeschmidt donată de M. S. Regele. Au participat la acest prim concurs sportiv la noi în țară, următoarele echipagii: șalupa „Ca gândul", motor „Gray" de 140 h. p. conductor inginer Aristide Ștefănescu, având ca pasager pe d-na L. Kalmusky; șalupa „Ca vântul", motor „Gray" 103 h. p. conductor inginer Șerban Grigorescu având pasageri pe d-ra Florica Stâlpeanu, d-ra amiral Bărbuneanu ,d-ra Loulou Ross și d. St. Roll, șalupa „Fără frică", motor „Gray", 103 h. p. conductor ing. Ștefănescu, având ca pasageri pe d-ra Nica Gatosky, d-na Miky Ștefănescu și d. Cicerone Teodorescu. Șalupa „Salvamar", motor „Evinrude" de 35 h. p., conductor d. Niculescu și pasager d. Ionescu Ilie. Acest concurs alergat pe o distanță de 5000 metri a fost câștigat de șalupa „Ca gândul ", pilotată de d. ing. Aristide Ștefănescu. I'a urmat apoi omologarea vitezei naționale pentru șalupe motorizate, la viteza medie la 86 kilometri pe oră, ceiace constituie un record.

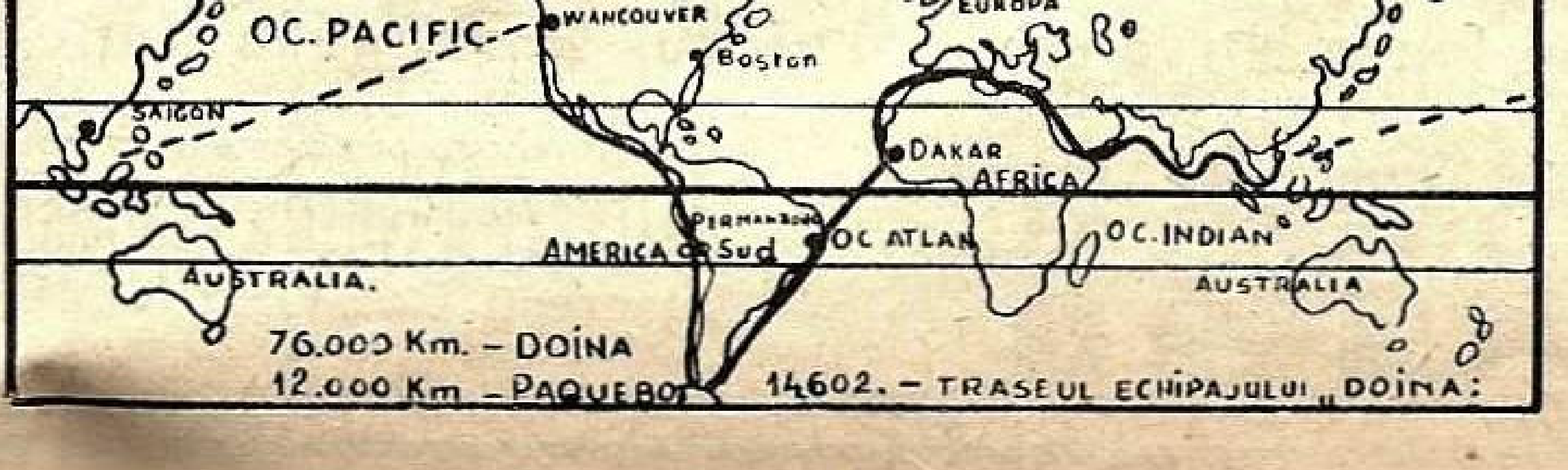
*

Incheindu-se concursurile, câștigătorii campionatelor naționale au fost întruniți în pavilionul oficial, unde li s'au distribuit premiile și, cu aceasta, serbările nautice dela Mamaia au luat sfârșit.

Temerara inițiativă a trei tineri bucureșteni

Recenta inițiativă a trei tineri bucureșteni vine să confirme, — pentru a câtea oară? — că, pe deasupra unei prejudecăți destul de înrădăcinate, românii sunt animați, dacă nu de spiritul de aventură, caracteristic marilor exploratori, în orice caz de dorul unor mari și temerare isprăvi.

Ceia ce face ca afirmația să fie și mai peremptorie este faptul că isprava de care vom vorbi aci a fost pusă la cale de niște oameni cari, prin profesia lor sunt considerați drept înveterați sedentari: trei funcționari la Casa centrală a asigurărilor sociale.



M
TIPOGRAFIE
A
LEGATORIE
R
ZINCOGRAFIE
V
LITOGRAFIE
A
OFFSET
N
TELEFON: 3.72-48 ȘI 5.51-88

Dar, să luăm lucrurile dela început.

Poate și din dorința de a cunoaște lumea, dar, mai sigur, dintr'un îndemn lăuntric de a dovedi că românul poate săvârși lucruri mari, trei tineri bucureșteni, *Nicolae Mănescu, Gheorghe Rainu* și *Andrei Helgiu,* au hotărât să întreprindă o îndrăzneață și lungă călătorie pe mare.

Cu o ambarcațiune lungă de 7 m., cu pânze și motor, — botezată „Doina" — cei trei tineri vor porni în primăvară sub patronajul „Asocației culturale și sportive a Asigurărilor Sociale din București", într'un raid în amănunțime studiat și pregătit pe Marea Neagră, Mediterană, trecând prin Gibraltar, Oceanul Atlantic, strâm-

Federația Română de Sporturi Nautice

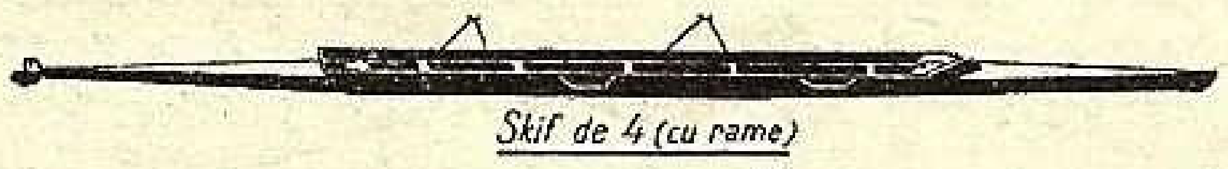
AMBARCAȚIUNI SPORTIVE NORMALIZATE ȘI NOMENCLATURA

1937

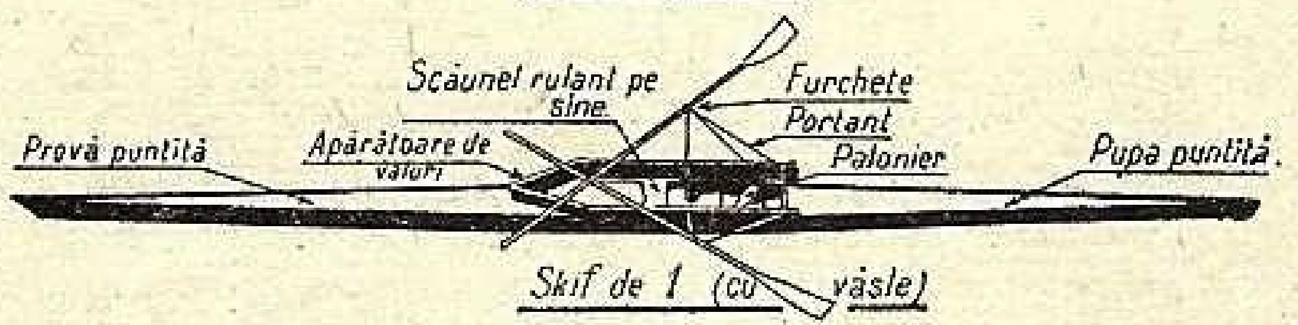
SKIF

Cuprinde bărci destinate exclusiv pentru regate, la care viteza este totul, de acea sunt foarte înguste. lungi și ușoare

Sunt prevăzute cu scăunele rulante și „vâsle" (dacă sunt 2 de vâslaș) „rame" (1 singură de vâslaș) cu pană curbă și susținute pe portanți. – Prova și pupa sunt puntite cu pânză. –



Skif de 4 (cu rame)


Scăunel rulant pe șine
Furchete
Portant
Palonier
Provă puntită
Apărătoare de valuri
Pupa puntită.

Skif de 1 (cu vâsle)

Modele admise:

S_1	vâsle	Lung. lățime.
S_2	»	Dimensiuni libere
S_2	rame	
S_{2+1}	»	
S_4	»	
S_{4+1}	»	
S_{8+1}	»	

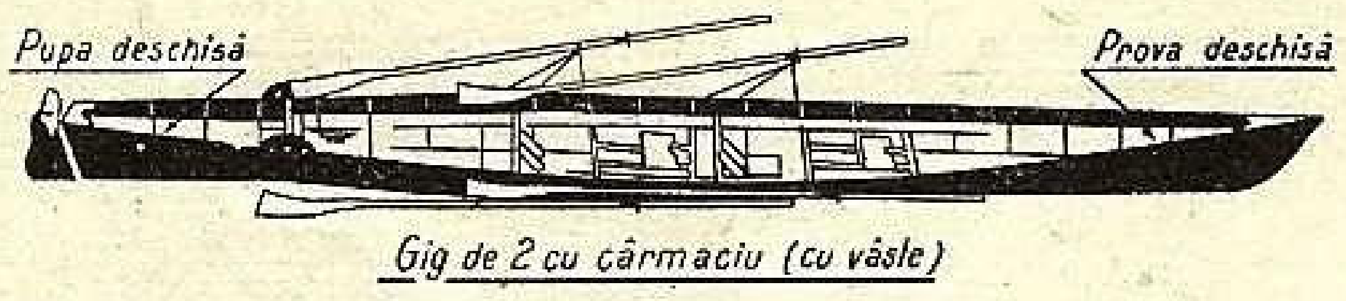
* * *

GIG

Cuprinde bărci ceva mai largi, deci mai stabile și comode de cât skiful.–

Posedă scăunele rulante și susținute de furcheți pe portanți.–

În general sunt deschise (nepuntite).– Pot servi pentru agrement și croazieră.–


Pupa deschisă
Prova deschisă

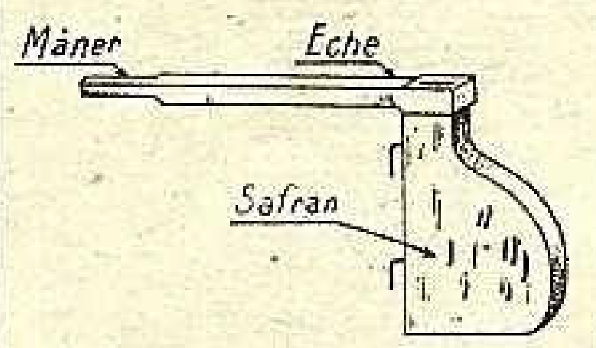
Gig de 2 cu cârmaciu (cu vâsle)

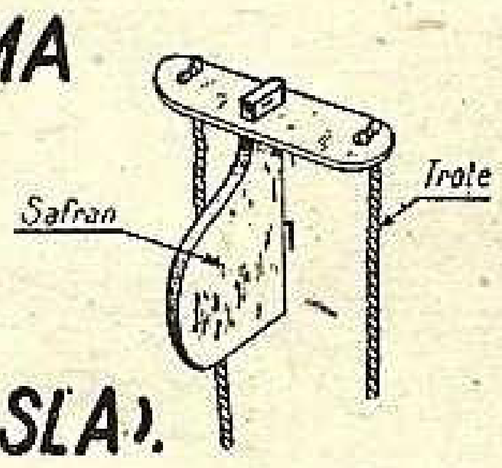
Modele admise:

		Lung.	Lățime
G_{1+1}	cu vâsle	5.00	0.80
G_{2+1}	»	7.00	0.85
G_{4+1}	»	9.00	0.90
G_{4+1}	cu rame	9.00	0.90
G_{8+1}	»	15.00	1.00

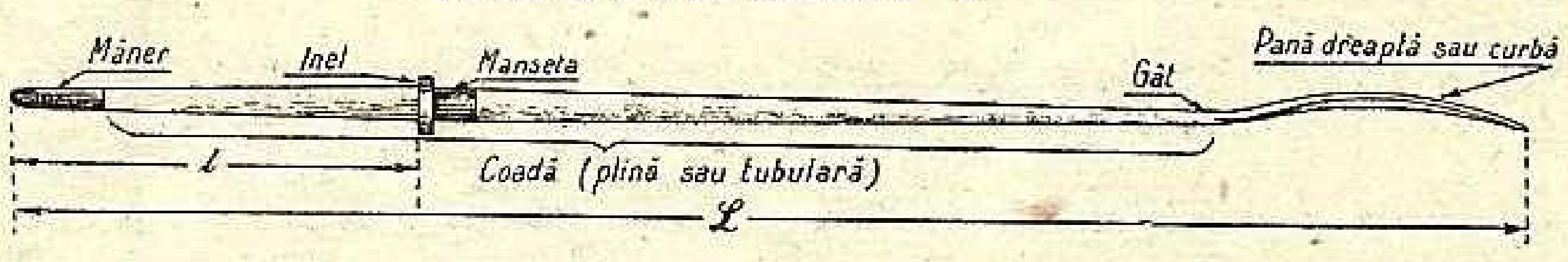
* * *

CÂRMA


Mâner
Eche
Safran

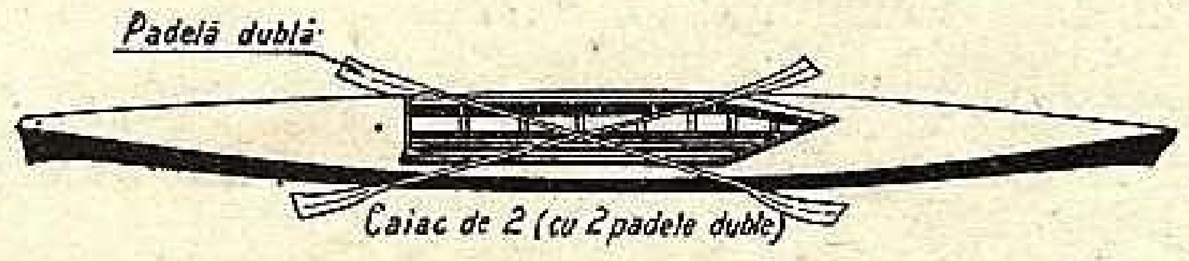

Safran
Trote

RAMA (VASLA).


Mâner
Inel
Manseta
Gât
Pană dreaptă sau curbă
l
Coadă (plină sau tubulară)
L

CAIAC

Cuprinde bărci relativ mici, fără scaun mobil. manevra lor făcându-se cu „padela" simplă sau dublă, fără furcheți și fără portanți. Sunt în general puntite și servesc în special pentru croaziere și excursii pe râuri curgătoare, gârle înguste și accidentate precum și lacuri întinse și chiar pe lângă coastă de mare.–


Padelă dublă

Caiac de 2 (cu 2 padele duble)

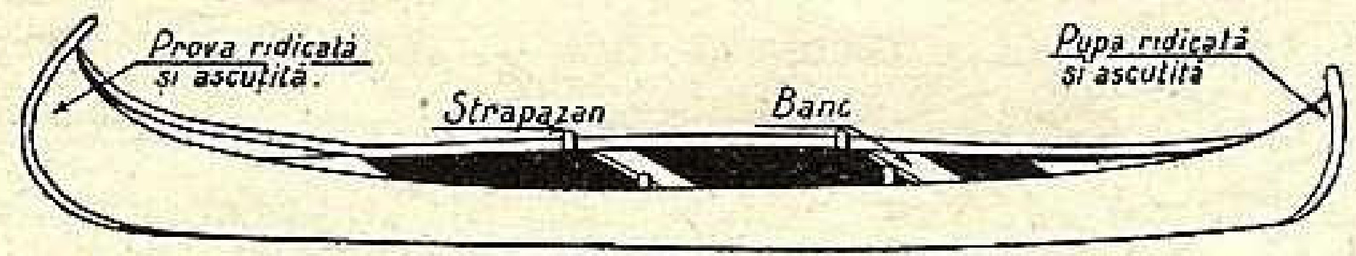
Modele admise:

C_1	cu padelă	lung 5.00	lat 0.70
C_2	» »	» 6.00	» 0.75

* * *

LOTCA

Cuprinde bărci de modelul celor pescărești din Dunăre și Deltă, cu prova și pupa simetrice, ascuțite, curbe și ridicate în sus; de lărgime mijlocie; cu vâsle drepte, fără portanți și fără furcheți, legate cu curele de „strapazane" (cue de lemn) fixate.– Servesc în prima linie la scopuri utilare, pescuit, vânătoare, etc. – Distanța recomandată între băncuri cel puțin 1.10m din ax în ax.–


Prova ridicată și ascuțită.
Strapazan
Banc
Pupa ridicată și ascuțită

Lotcă de 2 (cu vâsle)

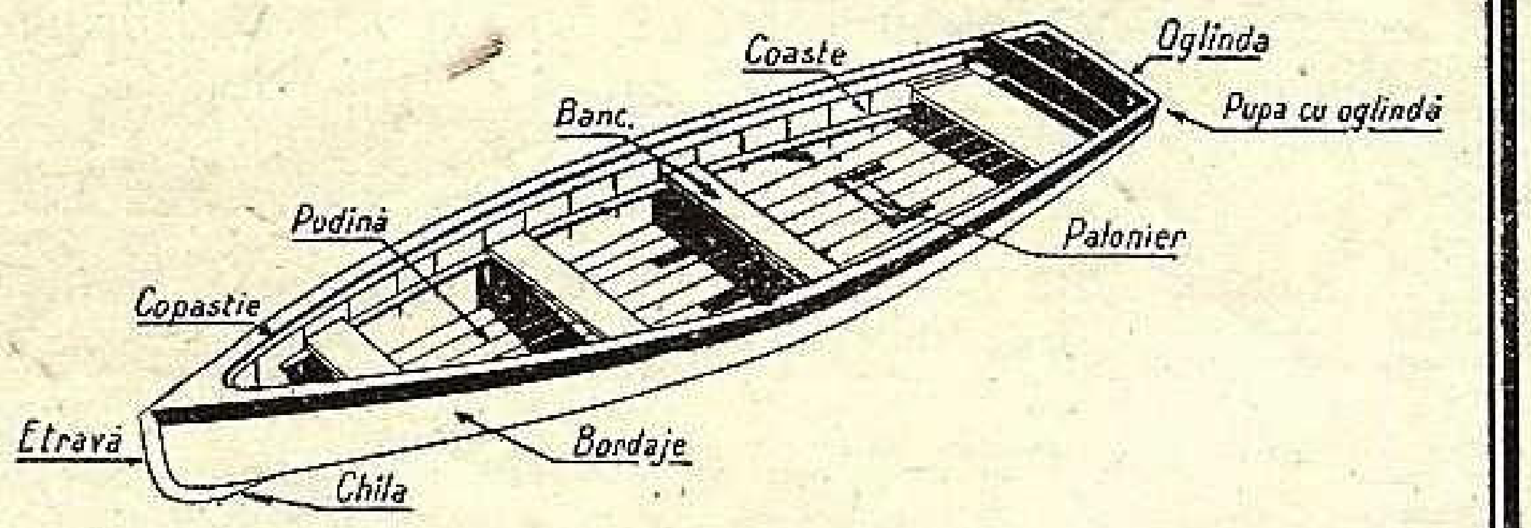
Modele admise:

L_{2+1}	lung 5.00	lat 0.90
L_{3+1}	» 6.20	» 0.97
L_{6+1}	» 8.70	» 1.10

* * *

BARCA UNIVERSALĂ

Poate merge la vâsle, vele sau motor. Este barca de serviciu și familie.–


Coaste
Oglinda
Pupa cu oglindă
Banc.
Podină
Palonier
Copastie
Etravă
Bordaje
Chila

Uzinele PENTA Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11—3½—5 C. P.; K 21 7—10 C. P.
L 41—12—16 C. P.; A 4—20—30 C. P.
precum și mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acționate cu benzină, petrol sau motorină

Consultați secția noastră de motoare. Nu vă costă și nici nu vă obligă la nimic

TELEFON 3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
București, Cal. Victoriei, 86

toarea Magelan, apoi pe coasta de apus a Americii până la Vancouver. De aci vor lua vaporul până la Saigon, de unde vor continua drumul cu *„Doina”*, dealungul Asiei, prin Marea Roșie, canalul de Suez coastele Asiei Mici, apoi pe Marea Neagră până la Constanța. Temerarii navigatori cred că voiajul lor va lua sfârșit în 1944.

Pe lângă frumusețea lui, proectul tinerilor funcționari este în deosebi plin de riscuri.

Ceeace le urăm, deaceia, este: călătorie ușoară și cât mai lipsită de piedici.

Dare de seamă a ședinței Comitetului Central L. N. R. din 1 Septembrie crt.

Prezidează d. amiral *I. Coandă*. Prezenți: avocat *Ardeleanu*, amiral *Boerescu, N. Georgescu*, col. *Giușcă*, c-dor *Istrate*, c-dor *Nedelcu*, c-dor *Negulescu*, col. *Negulescu*, amiral *Päiș* c-dor *Oprișanu*, avocat *Petrovici Fl.*, cpt. c-dor *Roman*. S'au scuzat: amiral *Bărbuneanu*, amiral *Gheorghiu*, col. *Sâmboteanu*, col. adj. *Pălăngeanu*.

DOLIUL NAȚIONAL. — *D. amiral Coandă*, emoționat până la lacrămi, deschide ședința cu următoarele cuvinte, pe care asistența le ascultă în picioare, cuprinsă de aceiași emoție:

„Dela ultima ședință din 3 Iunie și până astăzi, au trecut aproape „două luni în care timp un eveniment de mare însemnătate a zguduit întreaga noastră Românime.

„In ziua de 18 Iulie, Țara a pierdut pe Scumpa, Marea și Buna „noastră Regina Maria, iar Liga pe ocrotioarea ei de seamă.

„Din toată inima noi o proslăvim: Doamne odihnește-I sufletul „printre cei drepți, — (un moment de reculegere). „Mai te rugăm Doamne, ține sănătos pe prea Iubitul nostru Suveran și Președinte în care nădăjduim cu toții și pentru Țară și pentru Ligă, „împreună cu Iubitul Său Fiu, Marele Voevod Mihai de Alba „Iulia”.

D. c-dor Negulescu dă citire adresei de mulțumire primită din partea Casei Regale, pentru coroana depusă la catafalcul Scumpei dispărute și telegramei de condoleanțe trimisă M. S. Regelui:

„In numele comitetului de conducere al Ligii Navale Române, prezentăm Majestății Voastre profunda noastră părere de rău, pentru marea pierdere suferită prin stingerea din viață a mult Iubitei noastre Regine Maria, care, încă dela înființarea Ligii Navale, ne-a fost cea dintâi ocrotitoare, în aspirațiile noastre marinărești”.

Vice Președintele Ligii Navale Române
Amiral I. COANDĂ

La care s'a primit din partea M. S. Regelui, următorul răspuns:

„Vă mulțumesc pentru condoleanțele Ligii Navale”.

CAROL

D. c-dor *Negulescu*, citește deasemenea telegrama primită din partea Ligii maritime și coloniale polone: *„Ayant appris la douloureuse nouvelle du décès de sa Majéste la Reine Mére Marie de Roumanie, la Ligue Maritime et Coloniale Polonaise exprime a la Liga Navala Romana ses condoleances les plus sincéres.*

Vice-President, (ss) KORYTOWSKI

La care L. N. R. a transmis următorul răspuns:

„Profondément touchée par vos condoleances, Liga Navala Romana vous exprime les plus cordiales remerciements”.

Le Vice-President L. N. R. (ss) Amiral I. COANDĂ

CONFERINȚA DELA SINAIA. — D. *Amiral Coandă*, luând din nou cuvântul, spune:

„Inainte de a intra în ordinea de zi vă semnalez un eveniment „fericit pentru Țara noastră și în special pentru marina comercială”.

„La 8 August, la Sinaia, s'a ținut o conferință a C. E. D. în care d. ministru al Afacerilor Străine, N. P. Comnen a ținut o cuvântare de deschidere de o importanță covârșitoare și al cărui text e publicat în numărul din Septembrie al revistei *„Marea Noastră”*.

„Rezultatele conferinței, la care au aderat miniștrii delegați ai Angliei și Franței, sub președinția d-lui ministru Contzescu, delegatul României, au văzut lumina tiparului în acelaș număr”.

„Cred că sunt în asentimentul dv., atât pentru telegramele Ligii, răspunsurile primite și intențiunea pentru care am obținut adeziunea d-lui ministru Comnen de a-l sărbători printr'un banchet, asemenea și pe d. Contzescu, ce le vom da la timp oportun, — aproximativ finele lunii Octombrie și pentru care vă solicit adeziunea dv.”.

Comitetul aprobă cu unanimitate propunerea, stabilind ca sărbătoririi să i se dea amploarea cuvenită, Liga Navală având datoria să fie inițiatoarea oricărei manifestări în legătură cu desvoltarea marinei naționale.

D. c-dor *Negulescu*, dă citire cuvântului de deschidere a conferinței dela Sinaia, ținută de d. ministru N. P. Comnen sortită să apară și în n-rul 9 al revistei „Marea Noastră”, precum și telegramelor și răspunsurilor următoare, către și dela d-nii miniștri Comnen și Contzescu.

„Domnului Ministru Comnen, — Bled, Jugoslavia. — *Interpret al Ligii Navale Române, rog respectuos primiți felicitările tuturor marinarilor noștri, rezultatul îmbucurător și demn la care ați ajuns ridicând prestigiul țării și sporind foloasele ce vor decurge din modificările aduse Comisiei Europene a Dunării.*

Vice-Președinte L. N. R. (ss) Amiral COANDĂ

„Domnului Ministru Contzescu, Beograd, Jugoslavia. — *In numele Ligii Navale Române vă felicitäm, împreună cu colaboratorii dv., pentru marele succes obținut la Sinaia.*

Vice-Președinte, (ss) Amiral COANDĂ

La cari s'au primit următoarele răspunsuri:

„D-lui Amiral Coandă, Liga Navală Română, București. — *Călduroase mulțumiri.* COMNEN

„Mulțumesc membrilor Ligii Navale și stimatului nostru Vice-Președinte pentru felicitările adresate. Amabilitatea lor și aprecierea amicală a rezultatului pe care îl urmărim răbdător dar cu tenacitatea convingerilor și speranțelor profunde, sporește fericirea mea de a-l fi realizat, servind astfel Țara, Regele și Guvernul.

CONTZESCU

ZIUA MARINEI. — D. Amiral *Coandă* arată că din cauza doliului național, serbarea *„Zilei Marinei”* s'a amânat pentru 8 Septembrie și va decurge într'un cadru mai restrâns, reducându-se la pomenirea eroilor marinari, botezul *„Transilvaniei”* și șalupelor Salvamarului, *„Albatros”* și *„Pescăruș”*.

CONFERINȚA D-LUI M. NEGRU. — D. c-dor Negulescu comunică gestul d-lui M. Negru, un inimos membru al Comitetului, care a ținut o conferință la Constanța pentru fondul bricului „Mircea”. Deși rezultatul moral a fost foarte slab, din cel material d-sa a realizat suma de 3.000 lei, pentru care L. N. R. a transmis cuvenitele mulțumiri.

COOPTARE. — D. Amiral *Coandă* propune și comitetul aprobă cu unanimitate cooptarea d-lui prof. univ. *N. Dașcovici* ca membru în comitet, pentru dragostea, interesul și râvna cu care, deși copleșit de multiplele-i ocupații, a lucrat pentru sprijinul moral și material al L. N. R.

PROPUNEREA D-LUI RADU CIOCÂRDEL de a publica pe cheltuiala sa și sub auspiciile L. N. R. lucrarea d-sale *„Comentarii asupra războiului submarin”*, se aprobă, după ce se va fi cerut avizul Comandantului Marinei, dacă nu se divulgă secrete de Stat.

PROPUNEREA D-LUI C. CONTA, pentru înființarea unei regionale L. N. R. a Dunării de West, depășind cadrul de activitate a Ligii și interesând în deosebi economia națională, se hotărăște să fie trimis textul ei Ministerului Aerului și Marinei, Direcția Marinei Comerciale, spre a o studia și îndruma, dacă e cazul, Ministerului Economiei Naționale.

PROPUNEREA D-LUI LT. C-DOR N. VERBICEANU ca L. N. R. să ia sub auspiciile ei Expoziția Națională Industrială și Maritimă care urmează să aibă loc între 12 Martie — 12 Aprilie 1939, va fi studiată de un comitet restrâns, împreună cu propunătorul, care va fi invitat la Centrala Ligii.

DISTRIBUIREA MEDALIILOR L. N. R. — D. Amiral *Coandă* arată că s'a propus ca medaliile, bătute cu Inalta aprobare, să fie distribuite ca mărturie întregului echipaj al N. M. S. „Regina Maria", în ziua de 9 Septembrie şi suntem în aşteptarea răspunsului M. A. M.

S'a intervenit ca M. Sa Regele să aprobe ca la solemnitate să asiste şi Măria Sa Marele Voevod, căruia urmează a i se înmâna medalia de aur. Suntem în aşteptarea răspunsului pentru stabilirea definitivă a programului.

Ne mai fiind nimic la ordinea zilei d. Amiral *Coandă* ridică şedinţa la ora 19, mulţumind d-lor membri pentru tot concursul dat şi de rândul acesta pentru împlinirea datoriei către *Liga Navală Română*.

Dare de seamă asupra şedinţei Consiliului de Direcţie din 22 Septembrie 1938.

Şedinţa se deschide la orele 17, sub preşedinţia d-lui Amiral I. Coandă, membrii prezenţi fiind d-nii: amiral Bărbuneanu, Emanoil Bucuţă, general N. Negreanu, ing. N. Georgescu, consilier N. Papadat, comandor O. Nedelcu, comandor A. Negulescu şi N. Georgescu (pensionar S. M. R.).

Se dă cetire procesulu-verbal no. 32, încheiat în şedinţa consiliului de direcţie ţinută la 23 Iunie 1938.

Consiliul aprobă.

D. Amiral I. Coandă enunţă ordinea de zi, de discutat şi hotărât, care e următoarea:

I. Comunicări
II. Calendarul pe 1939
III. Propuneri.

I. COMUNICĂRI.

a) D. C-dor A. Negulescu citeşte scrisoarea d-lui Daşcovici, secretar general al ministerului Educaţiei Naţionale, care, în calitate de membru în comitetul de direcţie al N. F. R., renunţă la îndemnizaţia lunară, de 13.600 lei, cuvenită D-sale, vărsând-o în folosul L. N. R., pe tot timpul cât va funcţiona ca secretar general al Ministerului Educaţiei Naţionale.

b) D-l comandor Negulescu citeşte adresa no. 5/38 şi procesul-verbal no. 1/938, pentru constituirea unei filiale la Râmnicu-Vâlcea.

Consiliul aprobă înfiinţarea filialei Râmnicu-Vâlcea şi compunerea comitetului.

c) Acelaş, citeşte adresa no. 18.846/938, dela prefectura judeţului Târnava-Mare, semnată de d. colonel Gruescu prin care roagă a i se trimite imprimate în vederea înfiinţărei unei filiale la Sighişoara. Consiliul aprobă a proceda la înfiinţarea acelei filiale.

d) Acelaş citeşte scrisoarea d-lui Bordenache, pictor şi sculptor:

Bucureşti, 8 Septembrie 1938

DOMNULE PREŞEDINTE,

Am cetit în ziare apelul făcut de L. N. R., în vederea ridicării unui monument al Marinarilor eroi căzuţi în război.

In amintirea tatălui meu care a fost elev al vechei Şcoale de Marinari şi Geniu, cât şi având în vedere legăturile sufleteşti ce le am cu marina românească prin naşul meu Comandorul Al. Negulescu, actualul secretar general al L. N. R., vă aduc la cunoştinţă că doresc să fac o danie marinei româneşti, executând fără nici o răsplată materială „MONUMENTUL MARINARILOR".

In felul acesta apelul L. N. R., nu va fi rămas fără răsunet şi primul bun deşi modest început, se poate face dacă Onor. Comitetul L. N. R., binevoeşte să primească dania mea.

Ca mărturie a putinţei lucrului meu aduc faptul că tot eu am făcut danie şi executat întreaga decoraţiune sculpturală a Monumentului Eroilor dela Mărăşti *(şi D-voastră cunoaşteţi desigur impunătoarele proporţii ale acestui monument), precum am mai făcut tot fără răsplată materială* Monumentul Aviatorului Adamiu din Botoşani.

Se înţelege că dania mea priveşte partea artistică a execuţiei, rămânând ca L N. R., să contribue numai la cheltuelile pur materiale înfăptuirii monumentului, mijloacele mele neîngăduindu-mi să dăruesc şi lutul, turnatul, bronzul sau piatra, ş. a.

In cazul că Onor. Comitetul L. N. R., primeşte dania mea urmează să fac schiţele necesare, pentru a arăta felul cum înţeleg să înfăptuesc monumentul.

Primiţi, vă rog, Domnule Preşedinte, asigurarea deosebitei mele stime. A. BORDENACHE

Consiliul ia act cu bucurie de dania d-lui Bordenache, căruia i s'a şi mulţumit imediat şi s'a adus la cunoştinţa ministerului Aerului şi Marinei această ofertă, pentru a fi supusă comitetului de iniţiativă a monumentului.

a) D. comandor Negulescu expune chestiunea premiului străjeresc care va fi oferit străjerului din caravana nautică care va fi alcătuit cel mai frumos jurnal de bord.

Consiliul aprobă 2000 lei, ca premiu, în sensul de mai sus.

f) Acelaş face cunoscut cum a decurs campionatul interşcolar de înnot, care a avut loc în această vară, consiliul luând cunoştinţă de acest fapt. Aduce mulţumiri d-lui Pretorian, primarul sectorului II Negru, care a pus gratuit la dispoziţie bazinul.

g) Acelaş, expune situaţia familiei de pe urma morţii marinarului erou sergent Brânzilă, pentru care se solicită un ajutor de 2000 lei.

Consiliul aprobă ajutorarea familiei Brânzilă cu suma de 2000 lei.

h) D. Comandor Negulescu prezintă publicaţiile care au apărut cu ocaziunea „ZILEI MARINEI" din acest an, împărtăşind bucuria că acest eveniment a fost îmbrăţişat cu mare căldură, de marele public, în foarte multe localităţi din ţară, în ziua de 8 Septembrie 1938.

Se citeşte adresa no. 4019/938, dela garnizoana Miercurea-Ciuc, prin care se fac nişte sugestii pentru viitor.

Consiliul a luat cunoştinţă, de cele expuse mai sus.

i) Se semnalează faptul ca şi pentru viitor, căpităniile de porturi să dea tot concursul pentru L. N. R., ca şi în trecut.

II. CALENDARUL PE 1939

Se prezintă proectul pentru calendarul L. N. R., pe 1939, rugând consiliul să aprobe comanda executării calendarului.

Consiliul aprobă executarea calendarului de către institutul de arte grafice „Marvan", din Bucureşti.

III. PROPUNERI:

a) D-l comandor Negulescu citeşte propunerea scrisă din partea artistului A. Lupescu, oferindu-şi concursul său artistic pentru concerte în ţară, în Bucureşti, Craiova, Timişoara, Cluj, Arad, Oradea-Mare, Braşov, Galaţi, Brăila şi Ploeşti.

Aceste concerte să fie date pentru ridicarea monumentului Marinarilor Eroi, oferind beneficii câte 10.000 lei în Bucureşti şi câte 8 000 lei în celelalte oraşe.

Consiliul aprobă ca această ofertă să fie trimisă la M. A. M., pentru monumentul marinarilor.

b) D. comandor Negulescu citeşte propunerea primită dela d. lt. comandor Verbiceanu, prin care cere să i se aprobe ca sub patronajul L. N. R., să organizeze o expoziţie industrială marinărească, care să aibă loc în Bucureşti, între 12 Martie şi 12 Aprilie 1939.

Consiliul hotărăşte ca să invite pe d. lt. comandor Verbiceanu să-şi alcătuiască un proect real în vederea organizării acelei expoziţii şi să prezinte dovada precisă a finanţării acestei întreprinderi.

D-l Amiral Coandă constată că nemai fiind nimic de discutat, la ordinea de zi, mulţumeşte d-lor membri, pentru concursul dat şi ridică şedinţa la ora 18,30.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR:

MITIŢĂ CONSTANTINESCU

MINISTRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE DIRECŢIE:

Corneliu Cioranu (preşedinte)
George Georgescu
D. Cristescu
Christu Simionescu
Alex. Neagu
M. Mărcuş

COMISARUL GUVERNULUI:

Sergiu Nenişor

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
M. Demetrescu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

◆

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău ✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱ Iaşi ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

Agenţii şi birouri de corespondenţă în toată ţara

Din străinătate

ANGLIA

■ *Cele 5 chiurasate de 35.000 tone, tip King George V,* vor fi armate cu tunuri de 356 mm.

Aceste tunuri, vor fi în număr de 10 şi vor fi dispuse astfel: 8 în 2 turele quadruple (una la prova, alta la pupa) şi 2 într'o singură turelă dublă, suprapusă turelei din prova. Vor costa fiecare, circa 11 milioane lire sterline.

■ *Amiralitatea* a comandat şantierelor *Blyth Drydock Co.*, trei *nave-pază de estacade*, de tipul 690 tone deplasament, 45 m. lungime, 9,60 m. lăţime, 2,70 pescaj şi maşină cu triplă expansiune care dă 11—12 noduri viteză.

Primele nave din acest tip au fost lansate în vara aceasta şi se numesc *Barbrook* şi *Barrier*.

■ *Nouile construcţii navale.* — Submarinul *Thetis*, de 1090 tone, al patrulea din clasa *Triton*, a fost lansat la 30 Iunie; mai sunt încă 4 submarine în lucru din acelaş tip.

Port-avionul *Ark-Royal*, fost livrat în luna Septembrie, după ce a executat toate probele.

Cele două crucişetoare ce se construesc pentru marina australiană, vor fi botezate *Hobart* şi *Perth*. Fiecare costă 1.950.000 lire sterline.

■ *In Februarie 1939*, va intra în cursă pe linia *Australia — Noua Zeelandă*, motonava de pasageri *Dominion-Monarch*, care cu viteza de 19,5 noduri, va face ca drumul *Londra—Tenerifa*, să fie de 3 zile ¾, *Londra — Capetown* = 13 zile, *Londra — Durban* = 16 zile, *Londra — Fremantle* = 25 zile, *Londra — Melbourne* = 30 zile şi *Londra — Noua Zeelandă* = 35 zile.

■ *Bază hidro-aeriană la Southampton.* — In urma acordului dintre ministerul aerului şi consiliul municipal al oraşului, s'a hotărît ca o parte a portului să fie transformată în bază hidroaeriană pentru aparatele britanice, cari sboară pe diferite linii ale imperiului.

■ *Super-distrugătorul AFRIDI*, a intrat în serviciu în luna Mai. Este prima unitate din o serie de 15, date în construcţie din 1936.

Are 1850 tone deplasament Washington, 111m. lungime, 11 m. lărgime, 2,90 m. pescaj, turbine cu angrenaje 44.000 C. V., viteză 37 noduri.

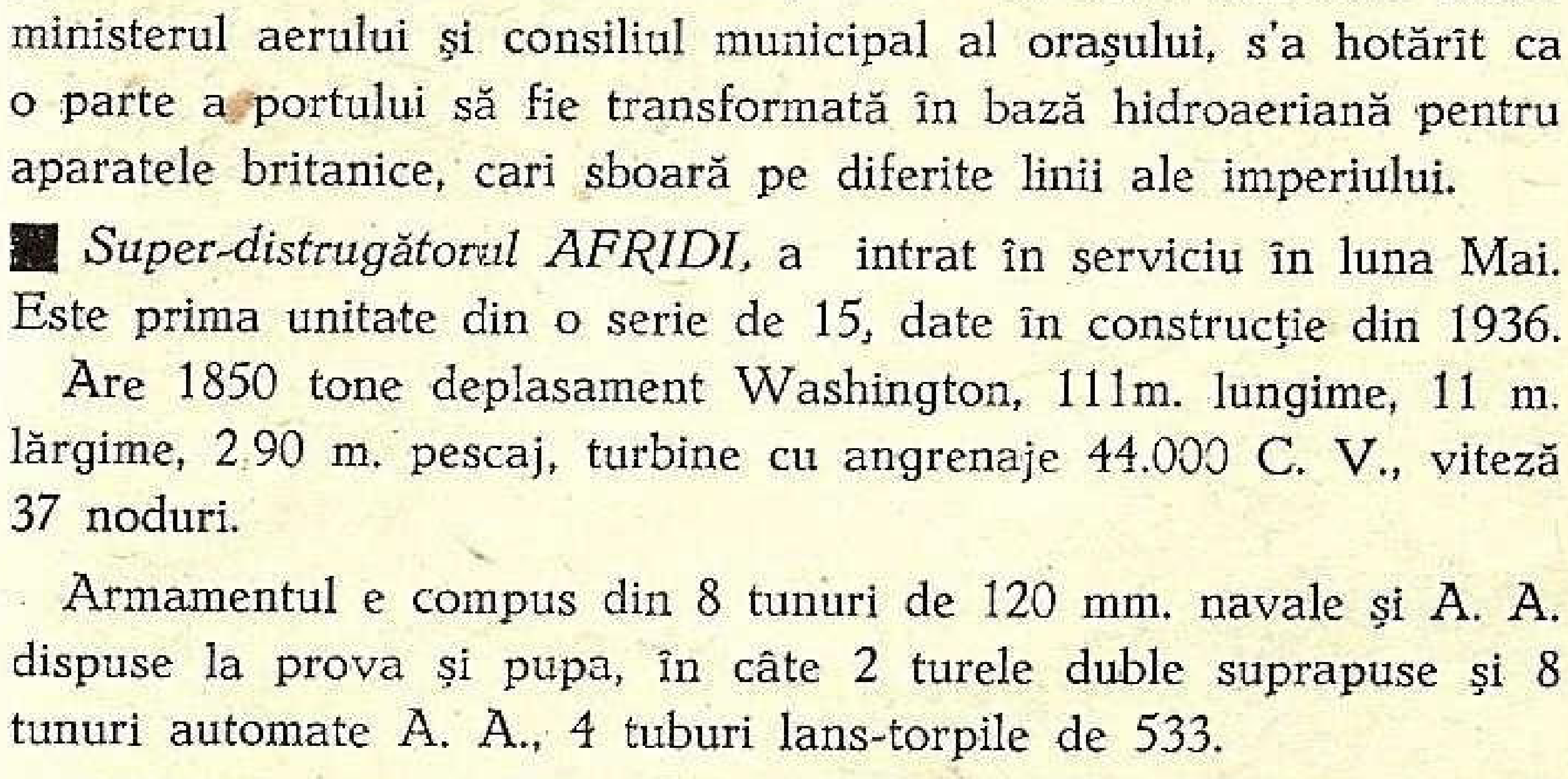
Armamentul e compus din 8 tunuri de 120 mm. navale şi A. A. dispuse la prova şi pupa, în câte 2 turele duble suprapuse şi 8 tunuri automate A. A., 4 tuburi lans-torpile de 533.

Echipajul numără 240 marinari şi ofiţeri. Datorită artileriei sale bogate, rolul acestui tip de navă este de a distruge torpiloarele şi distrugătoarele inamice.

Fratele său, super-distrugătorul *Cossack*, a fost livrat în Iunie.

BELGIA

■ *Şlepurile* pe Rin au început să ia proporţii necunoscute încă. Cel arătat în poză are lungime 112 m., lărgime 12,50 şi deplament 3200 tone.



Şlep pe Rin

■ *Nava-şcoală Mercator*, a plecat iar pe mări. In noua sa călătorie, va trece pe la *Casablanca*, *Madera* şi *Azore*. Voiajul va dura numai 6 săptămâni.

BRAZILIA

■ *Chila distrugătorului Juruena*, a fost pusă pe cală, la 7 Iulie, în şantierele *John I. Thornycroft*, din Southampton.

In acelaş şantier se mai află în lucru, încă un distrugător din acelaş tip.

DANEMARCA

■ *Arsenalul din Copenhaga*, trebue să termine până la sfârşitul anului 1939, 9 nave de război; 3 dragoare de mine, *Sobjornen*, *Soloven* şi *Soulven*; un puitor de mine *Lindormen*, avizo-ul *Freja* şi submarinele *Havmanden*, *Haufruen*, *Hakrolen* şi *Haversten*.

FINLANDA

■ *Port nou.* — Consiliul municipal din *Tornea*, a cerut guvernului un credit de 10 milioane mărci finlandeze pentru construirea unui port cu fiorduri mari la *Röyttä*.

Costul total ar atinge 14.500.000 mărci.

■ *Construcţiuni pentru state străine.* — Şantierele *A. B. Grichton Vulcan* din *Abo*, au primit propuneri din partea unui stat străin pentru a construi nave mici de război.

Contractul acesta este foarte atrăgător, căci s'a socotiti că se vor lăsa în ţară 150 milioane mărci, reprezentând numai salariile.

FRANŢA

■ *Torpilorul Fleuret din aceeaşi* clasă şi tip cu *Le-Hardi*, (1772 tone), a fost lansat la 28 Iulie, la *Forges et Chantiers de la Méditeranée*. Această categorie este o perfecţionare a tipului de torpiloare de 1300—1400 tone, *Simoun*, intrate în serviciu între 1926-1931.

Noul tip va fi mai bine armat, iar cei 50.000 C. V. ai maşinilor, vor da cu siguranţă 40 noduri viteză.

■ *Lafayette* a fost vândut ca fier vechi, cu 24.850 lire sterline, adică 19 shilingi tona, unei case olandeze.

■ *Crucierele submarinelor franceze.* — Revistele franceze maritime, arată cu întemeiată mândrie că de câtiva ani, submarinele franceze, prin lungile, îndepărtatele şi grelele cruciere întreprinse, au demonstrat buna calitate a materialului şi a personalului respectiv, mai ales dacă se ţine seamă că în aceste cruciere, submarinele nu au fost însoţite de nici o navă-bază de submarine.

Ultima crucieră întreprinsă de cel mai mare submarin *Surcouf*, plecat singur la 1 Martie a. c., dela Brest, a făcut ca Franţa să fie admirată la *Fort-de-France*, *Dakar*, *Conakry*, *Port-Bonet*, *Lomé*, *Cotonou*, *Douala*, *Libreville*, *Port-Gentil* şi *Point-Noire*. In timpul celor 16.000 mile parcurse, a executat tot felul de exerciţii şi mai ales imersiuni chiar în regiunile căldurilor tropicale.

Prin porturile de escală a impresionat mulţimea cu cele 2 tunuri de 203 mm. şi cu hidroavionul pe care-l are la bord şi care la fiecare escală pornea înainte prin văzduh să-i anunţe sosirea.

Se pare că *Surcouf*, este cel mai reuşit exemplar dintre submarinele de foarte mare tonaj ale tuturor navelor. (In America şi Anglia nu prea au dat rezultatele aşteptate).

■ *Plecarea navei CARIMARÉ.* — Nava meteorologă *Carimaré*, după o scurtă escală la Hâvre a plecat din nou în Atlantic, pentru a continua cercetările şi observaţiunile meteorologice.

■ *Un nou chiurasat de 35.000 tone.* — Ministrul Marinei, d. *Campinchi*, a semnat ordinul de construire a unei nave de 35.000 tone, în arsenalul din Brest. Nava se va numi *Clemenceau* şi va trebui să intre în serviciu înainte de 31 Dec. 1942.

■ *Baza aeronavală dela Aspretto-Corsica*, situată la câtiva kilometri de *Ajaccio*, a fost inaugurată de ministrul marinei, d. *Campinchi*. Construcţia a durat 6 ani. Cazărmile pot adăposti 20 ofiţeri şi 400 maeştri şi trupă.

GERMANIA

■ *Crucişătorul de 10.000 tone PRINZ EUGEN*, a fost lansat la 22 August, în prezenţa amiralului *Horthy*, regentul Ungariei. Naşă a fost soţia regentului.

■ *Nouile torpiloare intrate în serviciu*, au fost botezate: *Diether von Roeder, Hans Ludeman, Hermann Kunne, Karl Galster, Wilhelm Heidkamp* şi *Anton Schmidt*, după numele ofiţerilor şi marinarilor morţi în timpul războiului în serviciu comandat.

■ *Alte trei escadrile de submarine*, vor fi constituite anul acesta. Ele se vor numi *Emsmann, Hundius* şi *Wegener*, nume de ofiţeri submarinişti morţi în timpul războiului.

■ *Puitorul de mine TRITON* s'a scufundat în baia dela Kiel. Cauzele nu au fost date publicităţii. Au dispărut cu acest prilej, 4 marinari.

■ *Modernizarea flotei HAPAG.* — La adunarea anuală a societăţii *Hamburg-Amerika-Linie*, directorul general al companiei a anunţat că societatea mai are în lucru 21 unităţi de 122.700 tone în care nu se cuprinde şi nava de 36.000 tone dată în lucru la *Blohm & Voss*.

■ *Nou port în Prusia orientală.* — In apropiere de frontiera Danzig-ului, au început lucrările noului port care se va numi *Peysa* care va trebui să fie unul dintre cele mai moderne şi mai bine utilate din toată Europa. Polonezii nu văd cu ochi buni facerea acestui port, care le pare un centru prea puternic şi apropiat de graniţă.

■ *O informaţie* neoficială anunţă că Germania va construi un mare transatlantic, mai mare chiar decât *Queen Mary*, căci va avea 90.000 tone deplasament.

Planurile ar fi gata şi ar urma să fie pus în construcţie în 1939, pentru *Norddeutscher Lloyd*.

■ *Flota de comerţ a crescut în 1937* cu 276.200 tone dintre cari 216.000 tone reprezintă nave noui iar restul de 108.900, nave cumpărate de ocazie.

Această creştere de tonaj este mai mare ca a anului precedent cu 112.000 tone, totuşi e încă mai mică cu 750.000 tone faţă de cifra dinaintea războiului.

■ *Intrarea în serviciu a chiurasatului* GNEISENAU, a fost salutată cu mult entusiasm de presa germană. Această navă, ca şi fratele ei mai vechiu, *Scharnhorst*, are deplasament 26.000 tone, lungime 226 m., lărgime 30 m., pescaj 7,50 m., 9 tunuri de 280 mm. în 3 turele triple şi 12 tunuri de 150 mm.

■ *La lansarea crucişătorului PRINZ EUGEN*, a participat şi regentul Ungariei, Amiralul *Horty*, cu soţia sa, care a fost naşa vaporului spărgând tradiţionala sticlă de şampanie în clipa lansării.

■ *Progresul constructiile navale.* — In 1932, şantierele germane aveau comenzi pentru 22.000 tone de nave.

In 1937, aceste cifre deveniseră 370.000 tone, pentru interior, 350.000 tone pentru exterior, în lucru şi 400.000 tone comenzi nepuse în lucru.

■ *Canalul Rin-Main-Dunăre, trebue terminat în 1945*, aşa prevede o lege specială, promulgată de Reich. Cursul Dunării va fi regularizat până la frontiera ungară aşa ca să poată naviga nave de 1500 tone. Totalul cheltuelilor se ridică la 750 milioane mărci dintre cari Bavaria va acoperi 50 milioane.

■ *Activitatea canalului Kiel.* Dela 1 April 1937, la 31 Martie 1938, s'a constatat o creştere de tonaj de 21,6% şi o creştere de 19% pentru numărul navelor.

Au circulat în canal 55.302 nave cu 24.029.378 tone.

■ *Cel mai mare vapor fluvial.* — Compania de navigaţie fluvială *Colonia-Düsseldorf*, va construi un vapor de turism cu motoare, care se va numi *Hansestadt-Köln* şi va face legătura rapidă între *Colonia* şi *Mayenţa*.

Va putea transporta 2000 pasageri.

Va fi înzestrat cu propulsor tip *Voith Schneider*.

BENZINA
CU
ETHYL
(MARCA ÎNREGISTRATĂ)
ALBASTRA

Cu BENZINA ALBASTRĂ Ethyl UNIREA

- Pornirea se face mai repede
- Pantele se urcă mai uşor
- Uzajul este foarte redus
- Şocurile exploziei sunt mai puţine
- Se obţin mai mulţi kilometri pentru un litru de benzină

■ *Hapag a comandat la Blohm & Voss*, şantierele cari construesc noul nostru MIRCEA, un mare pachebot de 36.000 tone şi 23 noduri viteză. Această navă va lua la bord 1300 pasageri şi va traversa Atlanticul în 6 zile. Este cel mai mare vapor construit de Hamburg Amerika Linie după război.

ITALIA

■ *Baze fortificate în Oceanul Indian.* — Generalul Feruzzi, subsecretar de stat pentru Africa italiană, a vizitat în cursul lunei Mai, *Somalia italiană*, în vederea examinării posibilităţilor de a construi un mare port fortificat, care să permită apărarea intereselor italiene în această parte a Oceanului Indian.

■ *Flota italiană va avea în 1941, următorul aspect* :

8	chiurasate (4 noi şi 4 modernizate)	244.000 tone
1	navă-bază de avioane	4.960 tone
9	crucişătoare chiurasate	85.531 tone
15	crucişătoare uşoare	84.532 tone
86	distrugătoare	115.000 tone
65	torpiloare	41.542 tone
130	submarine	99.800 tone
75	vedete lanstorpile	2.000 tone
	Total	677.365 tone

JAPONIA

■ *Sporirea flotei comerciale.* — Compania *Nippon Yusen Kaisha*, a comandat 9 nave de pasageri, cu un tonaj de 16.500 şi 11.400 tone, cu viteză 20—21 noduri la probe şi 17—18 în serviciu şi având unele turbine, altele motoare.

Aceste nave sunt destinate pentru liniile europene, australiene şi americane.

Deasemeni a comandat 12 cargo-uri de 4000 şi 7100 tone, cu viteză 17 şi 19 noduri la probe şi 13 şi 16 în serviciu, având primele turbine şi celelalte motoare.

Mai toate aceste nave vor fi construite în şantierele *Mitsubishi* din *Yokohama* şi *Nagasaki* şi vor trebui să fie gata de intrat în serviciu, cel mai târziu la 1 Ianuarie 1941.

■ *Între Japonia şi Australia* a intervenit un acord, prin care traficul maritim între aceste două ţări este împărţit astfel:

77,5% pentru pavilionul japonez şi
22,5% pentru cel australian.

Acordul e făcut pentru doi ani şi a şi intrat în vigoare la începutul lunei August.

■ *Petrolier cu viteză de pachebot.* — *Kawasaki Dockyard* din *Kobe*, a lansat petrolierul *Nichiei-Maru*, comandat de *Nitto Mining and Steamship Company*. Această navă de 10.000 tone va avea motoare Diesel cari vor da viteza de *19 noduri* .

Aceiaşi companie a comandat încă un vapor identic.

JUGOSLAVIA

■ *Distrugătorul LIOUBLIANA*, a fost lansat la 28 Iunie, la *Split*. Această navă face parte din seria BEOGRAD şi ZAGREB, nou construite, primul în Franţa şi celălalt tot la *Split*, în şantierele *Adriaticei*, societate jugoslavă afiliată societăţii *Ateliers et Chantiers de la Loire*.

NORVEGIA

■ *Comenzi engleze.* — Intreprinderile *Nylands Verksted* au primit comanda a două dragoare de mine pentru marina britanică.

Aceste nave de 350 tone deplasament şi 51 m. lungime, 7 m. lăţime, 3,55 m. pescaj, vor avea două maşini de 900 C. V., care vor da o viteză de 13—14 noduri şi o rază de acţiune de 1400 mile la 9 noduri viteză.

Vor fi armate cu un tun A. A. de 40 m. m. şi 2 mitraliere.

OLANDA

■ *Cel mai mare vapor de pasageri* al flotei olandeze este astăzi transatlanticul *Nieuw-Amsterdam*, construit pentru *Holland-Amerika-Lijn*.

Această navă face fală constructorilor olandezi.

Are 256 m. lungime, 29 m. lărgime, deplasament 36.235 tone, turbine Parsons cu quadruplă expansiune, 2 elici cu 3 pale, viteză 20,5 noduri, 34.000 C. V. puterea maşinii, 22 bărci de salvare dintre cari 6 cu motor şi 2 cu T. F. S., încăperi pentru 1232 pasageri şi 694 personalul vaporului (echipaj 645, stat major 49), 7 ascensoare pentru pasageri, 7 ascensoare pentru serviciu, 4 scări rulante pentru serviciu, staţie de T. F. S. cu un post de emisie de 800 W. unde lungi, altul de 200 W, unde scurte, un post radiotelefonic de 500 W. pe unde scurte şi un post de ajutor de 100 W.

La 10 Mai a plecat dela Rotterdam, în prima călătorie inaugurală spre America şi a ajuns la New-York, după 6 zile, cu viteza de 22 noduri (peste prevederea contractuală).

■ *Noui torpiloare de escadră* vor intra în serviciu în 1940. Aceste nave fac parte dintr'o serie de 4 unităţi de 1600 tone deplasament Washington. Vor avea turbine de 45.000 C. V., cari vor da cel puţin 36 noduri. Armamentul va cuprinde 5 tunuri de 120 m/m, 8 tuburi lanstorpile de 533 m/m., mine şi grenade antisubmarine.

Aceste nave vor avea la bord şi câte un hidroavion Fokker c. 14 W.

După câte ştim, va fi primul caz, când un distrugător va avea aviaţie la bord.

POLONIA

■ *Flota de care are nevoe Polonia.* — Gazetta Polska a publicat un articol în care se arată că Polonia trebue să aibă o flotă de război potrivită politicii ţării.

Autorul evaluează că faţă de cele 2 mari puteri navale din Marea Baltică — U. R. S. S. şi Germania — Polonia trebue să prezinte o flotă care să fie cel puţin 1/3 ca tonaj, faţă de flota germană.

— Se ştie că Germania va avea în scurt timp 440.000 tone, deci viitoarea flotă poloneză va trebui să atingă 145.000 tone în care s'ar cuprinde:

3 chiurasate de 26.000 tone.
1 port-avion.
24 distrugătoare de 2000 tone
12—15 submarine de 600 tone şi
diferite nave uşoare sau auxiliare.

■ *Activitatea flotei de comerţ în 1937.* — Flota comercială a transportat 1.966.169 tone mărfuri, adică 11,5% din tonajul global al comerţului exterior al Poloniei, care se face prin porturile maritime.

Faţă de anul trecut apare un spor de peste ½ milion tone.

Din cifra arătată mai sus, exportul reprezintă 1.346.603, iar restul importul.

■ *Gdynia, port de tranzit pentru Cehoslovacia.* O comisie compusă din delegaţi ai portului Gdynia şi ai Căilor ferate Silezia-Baltica, au fost la Praga pentru a oferi condiţiuni avantajoase spre a atrage comerţul exterior ceh prin Gdynia în loc de celelalte porturi germane.

PORTUGALIA

■ *Noul program de construcţiuni navale*, hotărît de consiliul de miniştri cuprinde:

3 torpiloare de 1400 tone.
3 submarine de 900 tone.
6 vedete-torpiloare.
1 petrolier.
1 navă hydrografică.
6 vedete pentru controlul pescuitului.
2 escadrile de hidroavioane cu mare rază de acţiune.
1 escadrilă de avioane de recunoaştere.
1 escadrilă de avioane de bombardament.

Expunerea de motive subliniază *necesitatea* de a asigura în timp de război siguranţa comunicaţiilor pe apă şi apărarea tuturor coastelor statului.

STATELE-UNITE

■ *Nouile cargo-uri rapide americane* stabilite de *Marine Commission*, vor avea propulsiunea fie cu *motoare Diesel*, fie cu *turbine cu angrenaje* reductoare şi căldări *de înaltă presiune*.

E interesant de semnalat că s'a ajuns astăzi ca şi navele de comerţ, să fie înzestrate cu acest mijloc de propulsiune, *turbina* care înainte se întâlnea numai la nave de război şi la nave de pasageri.

Având în vedere că aceste turbine ar fi ocupat loc prea mult dacă ar fi fost instalate în mod obişnuit, constructorii americani au adoptat un nou sistem suprapunând căldările şi reuşind astfel ca la un vapor lung de aproape 130 m., compartimentul maşinilor (turbina şi căldarea cu toate accesoriile) să aibă doar 13,725 m. In modul acesta nava are mai mult spaţiu pentru încărcătură.

■ *Noul transatlantic*, care va înlocui pe *Leviathan*, va fi pus în lucru în August în şantierele *Newport-News-Shipbuilding & Dry Dock Co.*, şi va avea 32.000 tone.

Planurile iniţiale au fost modificate mult cu noui dispozitive în contra incendiilor.

■ *Comisiunea Maritimă* a comandat 4 cargo-uri de 14.450 tone cari vor costa câte 2.559.000 dollari fiecare.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PIETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

Aceste nave sunt destinate pentru Compania *American Export Lines* şi vor fi puse pe linia Mediterană şi Marea Neagră. Vor avea viteza de 16,5 noduri.

SPANIA

■ *140 nave britanice* de comerţ au intrat în porturile Spaniei republicane, în tot timpul ultimelor 12 luni. Dintre aceste nave, 12 poartă pavilionul britanic, numai de când a izbucnit războiul civil din Spania.

Având în vedere marele număr de nave engleze, cari înfrâng dispoziţiunile date de naţionalişti, nu este deloc curios că mereu auzim că navele britanice au fost bombardate de avioanele naţionaliste, fie stând în port fie aflându-se în apele Spaniei.

TURCIA

■ *Creşterea tonajului.* — In 1923, marina turcă de comerţ avea un total de 34.902 tone, iar 13 ani mai târziu, în 1936, a crescut la 116.745 tone.

In prezent, sunt în lucru în şantiere germane 10 nave pentru compania de stat *Denizyolari,* 2 pentru compania *Akay,* 2 pentru compania portuară din Smirna.

Toate aceste nave sunt mixte şi vor avea viteza, unele 18 noduri, altele 16½ noduri şi altele 14 noduri.

■ *TRAK* se numeşte un nou cargoboat-mixt, construit la Kiel în Germania şi sosit în ţară, la începutul lunei Iunie. Această navă de 2000 tone şi 18 noduri viteză, face parte din programul nouilor construcţiuni şi va intra în cursă pe liniile Mării Negre.

■ *In şantierele „Germania",* dela Kiel a fost lansat primul submarin turcesc, construit de soc. Krupp. Submarinul a primit numele *Saldiray* .

Odată cu aceste construcţii se află în Germania şi ofiţeri de marină turci, cari se specializează în conducerea submarinelor fiind primiţi la stagiu în marina germană.

U. R. S. S.

■ *Cargo-ul USBEKISTAN,* construit în Franţa, de *Chantiers de la Loire,* a executat probe de maşină pe loc.

Aceleaşi probe au fost făcute şi de nava KASAKISTAN, după câteva zile.

La 2 şi 4 Mai ambele nave au făcut alternativ, probe de maşini în mare cu rezultate satisfăcătoare. (Viteza 12,4 noduri).

■ *Arestarea şefului construcţiilor navale.* — Şeful departamentului construcţiilor navale, *Lapivov,* a fost arestat fiind acuzat de sabotaj sistematic la construcţia navelor.

■ *America — U. R. S. S., pela Polul Nord, în submarin.* — Celebrul explorator *George-Hubert Wilkins,* a cărui primă expediţie spre Polul Nord, la bordul submarinului Nautilus, a eşuat, a sosit la Leningrad unde a fost primit de personalităţi din expediţia lui Papanin.

Acesta a venit să se informeze în vederea traversadei în submarin din America în U. R. S. S.

Motorul şi elicea noului submarin ar fi gata, iar la anul va porni în această nouă expediţie.

URUGUAY

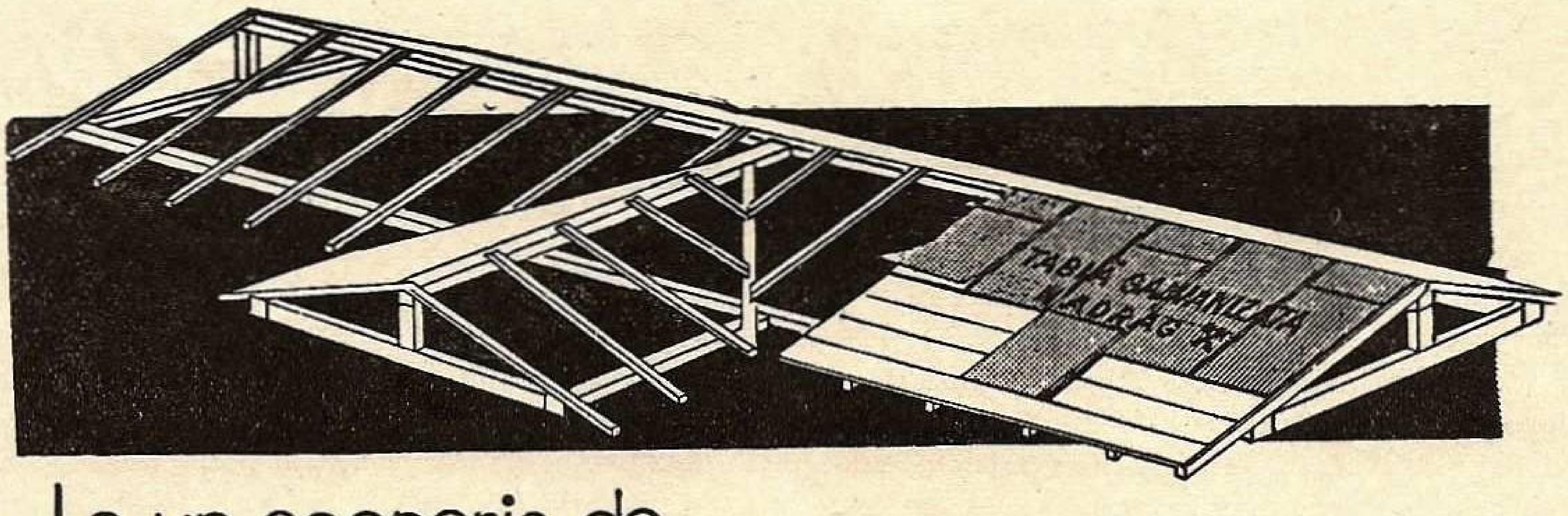
■ *Flota comercială de mare a luat fiinţă,* cu vaporul PRESIDENTE TERRA, ex-cargoul grec *Michaeles,* reparat şi renovat la Montevideo.

CROASIERE
pe toate mările lumii
CALATORII
de studii şi agrement

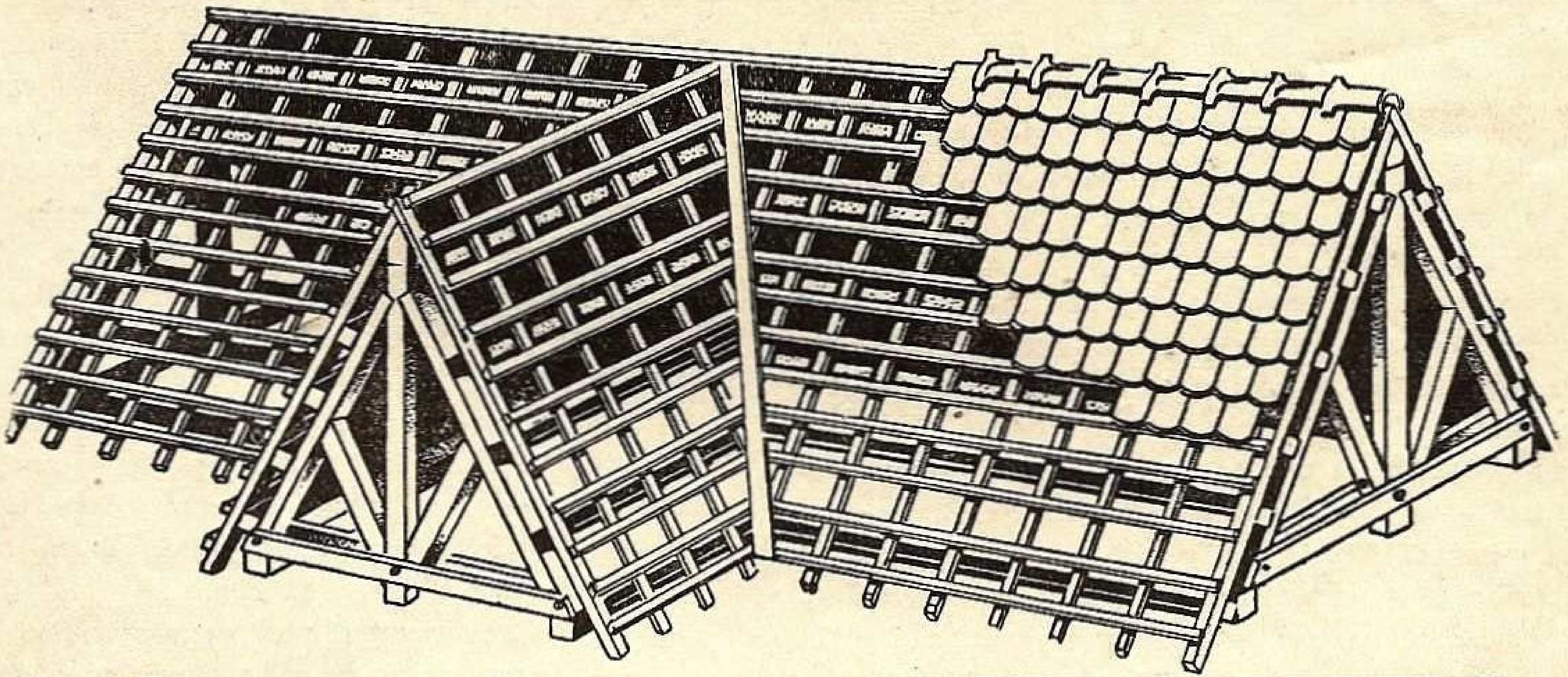
EXCURSIUNI
în ţară şi străinătate
CURE FORFETARE
în orice staţiune balneară

BILETE DE CALATORIE
române şi internaţionale
pentru tren, vapor şi avion
EXCURSIUNI SĂPTĂMÂNALE la PARIS şi ISTANBUL
LA TOATE AGENŢIILE DIN ŢARA ALE
ORGANIZAŢIEI NAŢIONALE ROMÂNE DE VOIAJ ŞI TURISM
EUROPA
CENTRALA: BUCUREŞTI, STR. DOAMNEI No. 1
AGENŢII IN CAPITALĂ:

Calea Victoriei No. 28, Tel. 4.27.25
Palatul Fundaţiei Carol I, Tel. 3.80.83
România, Cal. Victoriei 94 Tel. 3.06.62
Const. Mille No. 7—11, Telef. 4.10.04
Helveţia, Cal. Victoriei 18, Tel. 3.49.40
Express, Str. Lipscani 20, Tel. 4,56.38
România, Bd. Take Ionescu No. 1, Tel. 2 41.21



La un acoperiş de *tablă galvanizată* necesitaţi numai *o treime din lemnărie...*



. .faţă de oricare alt fel de acoperiş

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ poţi coborâ panta de inclinaţie până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiş, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafaţă de acoperire cu mult mai mare (50°/₀—100°/₀ mai mare) şi o construcţie din lemn sub acoperiş incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor şi când lemnăria s'a scumpit cu 70 — 80°/₀ vă puteţi da seama ce însemnează, o întrebuinţare suplimenrară de material lemnos.

Dacă şi până acum un acoperiş de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, faţă de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a ţiglei faţă de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *şi suprafaţa mărită până la de două ori la oricare acoperiş faţă de acoperişul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare),*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiş de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcţii (ziduri, fundaţii, etc.)*

Greutatea acoperişului de de ŢIGLĂ

Lemnărie	**28.800 kg.**
Ţiglă	**53.850 „**
Total ..	**82.650 kg.**

Greutatea acoperişului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	**10.800 kg.**
Tablă galvan.	**1.375 „**
Total ..	**12.175 kg.**

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

Recenzii

Cu luntrile spre Marea Neagră.

Din «Revista Subofiţerilor Poloni»

Excursia cu luntrile pe Marea Neagră, organizată în anul 1935 de Comitetul de conducere al Ligii Maritime şi Coloniale din Polonia, a fost expresiunea sinceră şi adevărată a sentimentelor pe cari toţi le nutrim pentru naţiunea română amică.

La Kolomnya, locul plecării, au sosit aproape 200 participanţi din toată Polonia. Au sosit tineri şi bătrâni, femei şi bărbaţi, doctori şi avocaţi, ofiţeri şi sub-ofiţeri, cercetaşi trăgători ş. a. m. d. Această excursie a cuprins toate straturile sociale şi aproape toate limitele de vârstă, dela 16 ani până la 60. O uniune aşa de diferită a creiat într'adevăr unele dificultăţi din punct de vedere organizativ şi tehnic, în schimb excursiunea a devenit o frumoasă manifestaţie a amiciţiei polono-române şi a bunelor raporturi de vecinătate care leagă cele două ţări.

Trecerea pe la frontieră s'a executat repede şi abil. Sub podul de cale ferată de peste Prut, şedea lângă o măsuţă un funcţionar al vămii române; fiecare când trecea cu luntrea pe lângă măsuţă, striga tare numele său, iar funcţionarul făcea aşa numita „lulea".

Călătoria n'a fost totdeauna uşoară. Prutul, mai ales în partea de sus , este o apă trădătoare, trebuia să fii mereu cu atenţie, căci nu era deloc greu să capeţi o gaură în luntre. Suprafaţa netedă a apei ascundea nu numai un banc de nisip dar, ce este mai rău, câte-o stâncă trădătoare. Cu timpul am căpătat rutină şi ne-am învăţat să reparăm repede defectele luntrilor. Trebuia să ai puţină smoală, bucăţi de scândură subţire, câteva cue şi gata treaba, ai scăpat de necaz.

Cu timpul, râul devenea tot mai adânc; în schimb însă a apărut, un nou pericol — morile. Şi fiindcă apa era totuşi mică oamenii iscusiţi au construit diguri lungi şi oblice, care să ducă apa la roata morii. Amar de cel care, mergând neatent, nu observa din timp digul, căci dintr'odată curentul puternic smulgea luntrea şi necazul nu era mic. Erau şi mori de ambele părţi ale râului şi atunci era nevoe de-o oarecare dibăcie acrobatică spre a te strecura în mod fericit printre curenţi. N'au reuşit toţi să înfrângă în mod fericit toate aceste greutăţi. Unii, discutând viu cu vreo vecină graţioasă, cădeau pe neaşteptate sub roata morii, însă erau şi din cei cari treceau digurile ca păstrăvii. Soarta a fost într'un fel binevoitoare şi totul s'a terminat fericit.

Buna dispoziţie nu lipsea mai ales când sufla un vânt plăcut; atunci se trăgeau pânzele în clin, iar Prutul se acoperea parcă de un roiu de fluturi albi. Puteai atunci să-ţi întinzi oasele care te dureau şi să te odihneşti puţin, însă vai de cel care, în trândăvia plăcută, se lăsa purtat de visări fără griji. Peste Prut nu există poduri, sunt numai bacuri, iar cablul de oţel ghilotină catargul luntraşului distrat, care n'a avut timp să strângă pânzele şi catargul.

La urmă Prutul a devenit aşa de larg, încât au încetat şi bacurile. S'a ivit însă o nouă plagă: căldura nesuferită şi lipsa de apă. Fiindcă, lucru curios, apă era într'adevăr multă, totuşi, în acelaşi timp ca şi cum n'ar fi fost. Canalizarea este ceva necunoscut prin aceste părţi; Prutul absoarbe totul, din care cauză apa era uneori murdară şi rău mirositoare.

La 27 Iulie am plutit până la câmpul de luptă dela Ţuţora. Intreaga excursie de luntri s'a oprit spre a depune omagiul compatrioţilor noştri căzuţi, cari în luptele cu Turcii şi-au jertfit aci viaţa. De pe câmpul de luptă am luat pământ, care apoi a fost presărat pe movila dela Sowiniec.

După 14 zile de plutire, am întâlnit pe Prut primele vapoare care ne-au salutat cu sunete puternice de sirenă. Era un specialist, care saluta în parte fiecare luntre şi, fiindcă erau multe din acestea, s'a născut o muzică particulară. La 29 Iulie am intrat în primul port pe râu, şi, ca o adevărată flotă, am aruncat ancora. La 30 Iulie am ajuns în Fălciu, locul unde a sosit odinioară Sobieski în goană după Turci.

Etapele finale ale Prutului nu sunt interesante. Malurile înalte şi stâncoase se profilează în depărtări .

Când la 3 August am plutit în fine pe apa largă a Dunării, cu o bucurie nemințită am salutat cu toţii valurile ei frumoase şi curate. Mii de metri lărgime, treizeci de metri adâncime, vapoarele de mare plutesc în voe — şi dimpreună cu ele şi luntrile noastre. Loc destul, stânci sub apă, nici pomeneală, s'ar părea că în fine călătoria va urma fără nici o piedică. Când colo, de unde! Când vreun monstru marin îşi învârtea roţile, cu toate că ne ocolea şi micşora binevoitor iuţeala, se năşteau aşa talazuri, încât luntrile noastre se ascundeau printre valuri şi trebuia multă îndemânare spre a te menţine la suprafaţă.

Spre a rezista fericit până la capătul excursiei, trebuia să ai nu numai o oarecare dibăcie de luntraş, dar şi o abilitate nu mică a stomacului. Cea mai mare revoluţie în modul nostru de nutriţie, au produs-o vinul şi fructele. Vinul costă 15, cel mult 30 groşi un litru — alte comentarii sunt de prisos; se bea vinul cu gamelele pline. Fructele, extraordinar de eftine, dădeau călătoriei noastre un mare farmec. Nelimitându-ne la mâncatul pepenilor verzi în România, am adus mulţi la Varşovia, ca să ne amintească cât mai mult timpurile acelea bune.

Pretutindeni am fost salutaţi cu entuziasm, nu numai în oraşele mari, nu numai la opriri, dar şi pe întreaga cale; ori, am plutit neîntrerupt nu mai puţin de 24 zile! Pretutindeni au fost construite pentru noi porţi triumfale, pretutindeni am fost scăldaţi în flori, am fost salutaţi cu orchestre, cântece, dansuri şi discursuri. Aceste discursuri frumoase se transformau câteodată în cuvântări foarte impozante, din care nu puteam înţelege mult, necunoscând limba română. Ascultarea unei astfel de cuvântări în limbă străină, după o vâslire de 60—80 kilometri, era deasemenea un record nu prea mic. La Reni, programul festivităţilor a fost compus nici mai mult nici mai puţin, decât din 19 puncte, concert şi dansuri.

FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCUREŞTI

Secţia Navală Construeşte:
vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă şi croasieră până la 30 tone, yolle, şalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri şi bărci universale. -

Secţia Radio Construeşte:
aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bat

Fabrica: str. Popa Lazăr № 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica №1 Telef. 4.80 28.

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECȚIUNEA GENERALA: BUCUREȘTI
CALEA DOROBANȚILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POIENI
JUDEȚUL CLUJ

▼

execută case de mare din lemn, în condițiunile technice și materialele cele mai avantajoase.

▼

Prospecte la cerere, la Direcțiunea Societății.

„ROMÂNIA"

SOCIETATE COMERCIALĂ OFICIALĂ DE TURISM S. A. R.
REPREZENTANTA OFICIULUI NAȚIONAL DE TURISM
AGENȚII IN TOATE CENTRELE PRINCIPALE DIN ȚARĂ ŞI DIN STRĂINĂTATE

VINDE: Bilete de călătorie C. F. R. şi internaționale, de vapor, de aviație etc., bonuri de hotel, bonuri de benzină, cecuri turistice, etc. etc.

ORGANIZEAZĂ: Călătorii forfetare, individuale şi în grup, cure pauşale etc., etc.

Schimb de valute autorizat de B. N. R.

CONCESIUNEA AFIŞAJULUI PE C. F. R.

SEDIUL DIRECȚIUNII GENERALE: BUCUREŞTI STR. DOAMNEI No. 1

Cu timpul am câştigat o mare îndemânare în arta vâslitului şi în aceea a mâncării veşnicilor, s'ar părea, pui de găină; ne-am învăţat să suportăm lipsa apei şi să bem cantităţi enorme de vin, am devenit rezistenţi la focul soarelui şi al cuvântărilor şi gândeam că suntem deja antrenaţi definitiv. Când colo, în delta Dunării au tăbărît asupra noastră ţânţarii, cari au început să ne înţepe fără milă. Totuşi, era ultima surpriză. Am plutit cu bine cel de pe urmă kilometru din cei o mie şi am ajuns la Sulina unde se varsă Dunărea în Marea Neagră. De acum, în loc de pui de găină am început să obţinem peşte, iar luntrile care se clătinau au fost înlocuite cu un frumos vapor luxos, „Principesa Maria", care ne-a dus, dimpreună cu micile noastre ambarcaţii, la Constanţa. Aici am fost primiţi cu onorurile şi întreg ceremonialul care reglează raporturile între adevăratele flote. La Mamaia din apropiere, care este o staţiune balneară luxoasă, am stabilit tabăra noastră pe nisipul mării.

Drept recompensă pentru truda noastră, ne aşteptau aici zile plăcute de odihnă.

Cei mai curagioşi şi mai întreprinzători, au profitat de timpul liber şi s'au repezit până la Istambulul „apropiat".

La 15 August, flota română a avut sărbătoarea sa anuală. Inainte de amiazi, în faţa M. S. Regelui Carol II, a avut loc o mare paradă a întregei flote de război. După amiazi M. S. Regele a sosit în tabăra noastră. Ne-având o orchestră proprie, am salutat pe Majestatea Sa cu ajutorul corului, cântând Imnul Naţional Român, pe care l-am învăţat mai dinainte, în timpul lungii noastre călătorii. M. S. Regele vădit mişcat, S'a salutat cu noi în mod cordial.

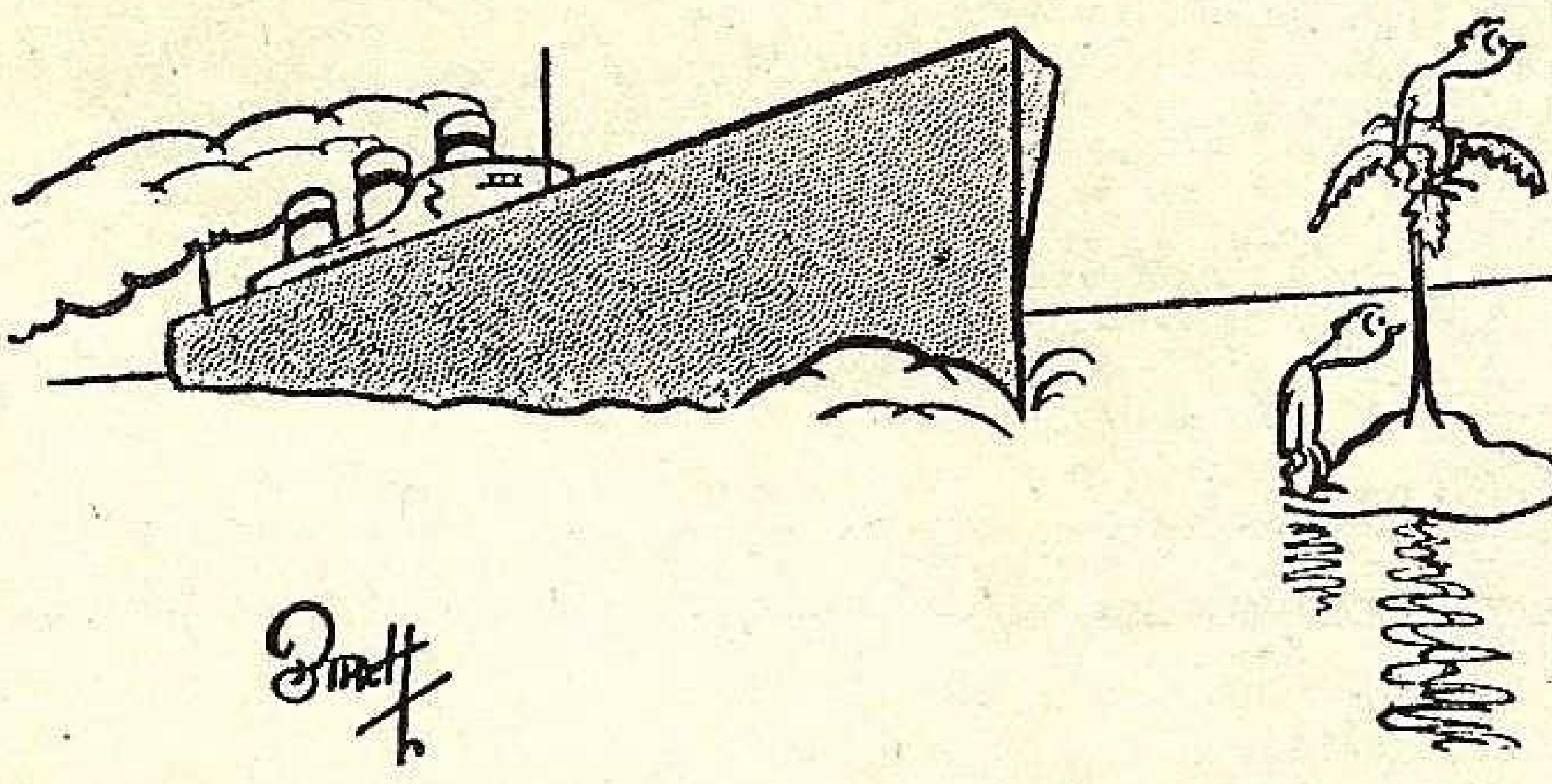
După vizitarea taberei, am înmânat primarului Constanţei o frumoasă cupă cu apă adusă din Gdynia; era prima apă, care a fost transportată dela Marea Baltică la Marea Neagră pe calea apei. In acest chip ne-am exprimat speranţa că în scurt timp, pe urmele luntrilor noastre şubrede, vor pluti vapoare comerciale puternice, ca să mărturisească nu numai despre legăturile de prietenie şi simpatie reciprocă, ce unesc ambele noastre naţiuni, ci şi despre comunitatea intereselor.

Apoi, în faţa Regelui Carol II a avut loc defilarea noastră pe toate luntrile cu care am sosit. Iar seara a avut loc un mare banchet în Casino-ul local, în timpul căruia Regele Carol II S'a îndreptat spre ţărm, şi a vărsat personal în Marea Neagră apa adusă de noi din Marea Baltică, ca simbol al apei care va uni în viitor cele două mări, prin canalul Vistula-Prut.

Depunerea unei coroane pe mormântul Eroului Necunoscut din Bucureşti şi recepţia cordială dela ministrul Poloniei la Bucureşti, precum şi aceea dela „Liga Navală Română", au încheiat această frumoasă excursie, care fără îndoială că a contribuit la strângerea legăturilor de prietenie dintre cele două naţiuni vecine şi au lăsat în inimile tuturor participanţilor o amintire care nu se poate şterge.

Lt. Col. brevetat TADEUS MACHALSKI

PESIMIŞTI CU ORICE PREŢ



— Degeaba ne mai obosim ochii. Nu se vede nici o pânză la orizont!

(după «Punch»)

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI

BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE . .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel

Pompe centrifugale

Ventilatoare

Instalaţiuni frigorifice

Fabrică de ghiaţă

Turbine cu aburi

Cazane cu aburi

Incălziri centrale

Incălziri prin radiaţiune

Condiţionarea aerului

Uscătorii

Recuperaţiuni de căldură

Instalaţiuni sanitare

Abatoare complete

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate in construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL PÂNĂ LA 31 DECEMBRIE 1938

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „TRANSILVANIA“ și „BASARABIA“

PORTURILE DE ESCALĂ		Linia I	Linia II	II	I	II	I	II	I	II	I	II
		Ziua și ora de plecare și sosire		TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA
		Nr. călătoriei		2	1	3	2	4	3	5	4	6
CONSTANȚA	Plec.	Joi ora 24	Joi ora 24	6 / X	13/X	20 / X	27 / X	3 / XI	10 / XI	17 / XI	24 / XI	1/XII
ISTANBUL	Sos. Plec.	V-ri » 11 » » 15	V-ri » 11 » » 15	7 „ 7 „	14 „ 14 „	21 „ 21 „	28 „ 28 „	4 „ 4 „	11 „ 11 „	18 „ 18 „	25 „ 25 „	2 „ 2 „
PIREU	Sos. Plec.	S-tă » 12 » » 18	S-tă » 12 » » 18	8 „ 8 „	15 „ 15 „	22 „ 22 „	29 „ 29 „	5 „ 5 „	12 „ 12 „	19 „ 19 „	26 „ 26 „	3 „ 3 „
BEIRUT	Sos. Plec.	— —	Luni » 6 „ „ 12	10 „ 10 „	— —	24 „ 24 „	— —	7 „ 7 „	— —	21 „ 21 „	— —	5 „ 5 „
HAIFA	Sos. Plec.	— —	Luni » 16 Marți » 14	10 „ 11 „	— —	24 „ 25 „	— —	7 „ 8 „	— —	21 „ 22 „	— —	5 » 6 „
ALEXANDRIA	Sos. Plec.	Luni » 6 Marți » 17	M-ri » 7 Joi „ 18	12 „ 13 „	17 „ 18 „	26 „ 27 „	31 „ 1/XI	9 „ 10 „	14 „ 15 „	23 „ 24 „	28 „ 29 „	7 „ 8 »
HAIFA	Sos. Plec.	Mer » 9 Joi » 9	— —	— —	19 „ 20 „	— —	2 „ 3 „	— —	16 „ 17 „	— —	30 „ 1/XII	— —
BEIRUT	Sos. Plec.	Joi » 18 » » 18	— —	— —	20 „ 20 „	— —	3 „ 3 „	— —	17 „ 17 „	— —	1 „ 1 „	— —
PIREU	Sos. Plec.	S-tă » 8 » » 14	S-tă „ 8 S-tă » 14	15 „ 15 „	22 „ 22 „	29 „ 29 „	5 „ 5 „	12 „ 12 „	19 „ 19 „	26 „ 26 „	3 „ 3 „	10 „ 10 „
ISTANBUL	Sos. Plec.	D-că » 11 » » 16	D-că » 11 D-că » 16	16 „ 16 „	23 „ 23 „	30 „ 30 „	6 „ 6 „	13 „ 13 „	20 „ 20 „	27 „ 27 „	4 „ 4 „	11 „ 11 „
CONSTANȚA	Sos.	Luni » 4	Luni » 4	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „

LINIA III-a :

DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D.M.O.)

PORTURI DE ESCALA	ORA Sosirii	ORA Plecării	PELEȘ	ALBA IULIA	PELEȘ	ALBA-IULIA	PELEȘ
	Nr. călătoriei		37	37	38	38	39
GALAȚI/BRAILA	—	7	14 / IX	12 / X	7 / XI	5/XII	31/XII
SULINA	16 —	— 17	14 „ 14 „	12 „ 12 „	7 „ 7 „	5 „ 5 „	31 „ 31 „
CONSTANȚA	6 —	— 15	15 „ 16 „	13 „ 14 „	8 „ 9 „	6 „ 7 „	1/I/39 2 „
ISTANBUL	11 —	— 18	17 „ 17 „	15 „ 15 „	10 „ 10 „	8 „ 8 „	3 „ 3 „
SALONIC	7 —	— 16	19 „ 20 „	17 „ 18 „	12 „ 13 „	10 „ 11 „	5 „ 6 „
PIREU	20 —	— 20	21 „ 22 „	19 „ 20 „	14 „ 15 „	12 „ 13 „	7 „ 8 „
IZMIR	19 —	— 20	23 „ 24 „	21 „ 22 „	16 „ 17 „	14 „ 15 „	9 „ 10 „
KATACOLON	12 —	— 16	26 „ 26 „	24 „ 24 „	19 „ 19 „	17 „ 17 „	12 „ 12 „
MALTA	6 —	— 20	28 „ 29 „	26 „ 26 „	21 „ 22 „	19 „ 20 „	14 „ 15 „
NEAPOLE/GENOVA	20 —	— 20	1 / X 3 „	28 „ 28 „	24 „ 26 „	22 „ 24 „	17 „ 19 „
MARSILIA	8 —	— 20	5 „ 12 „	30 „ 5 / XI	28 „ 30 „	26 „ 28 „	21 „ 23 „
MALTA (fac.)	18 —	— 20	15 „ 15 „	8 „ 8 „	3/XII 3 „	31 „ 31 „	26 „ 26 „
KALAMATA	11 —	— 14	17 „ 17 „	10 „ 10 „	5 „ 5 „	2/I/39 2 „	28 „ 28 „
PIREU	9 —	— 20	18 „ 18 „	11 „ 11 «	6 „ 6 „	3 „ 3 „	29 „ 29 „
ISTANBUL	15 —	— 15	20 „ 20 „	13 „ 13 „	8 „ 8 „	5 „ 5 „	31 „ 31 „
CONSTANȚA	11 —	— 20	21 „ 25 „	14 „ 17 „	9 „ 13 „	6 „ —	1/II/39 —
SULINA	7 —	— 9	26 „ 26 „	18 „ 18 „	14 „ 14 „	— —	— —
GALAȚI	18	—	26 „	18 „	14 „	—	—

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-și asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesitățile serviciului vor cere.

Se vinde de:

Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S).

CHERESTEA DE RĂŞINOASE, STEJAR ŞI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informaţiuni:

C. A. P. S.
DIRECŢIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, Bucureşti III
Telefon: 3.31.53 şi 3.31.26

„SAROGAZ"

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MAŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI
DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL PÂNĂ LA 31 DECEMBRIE 1938.

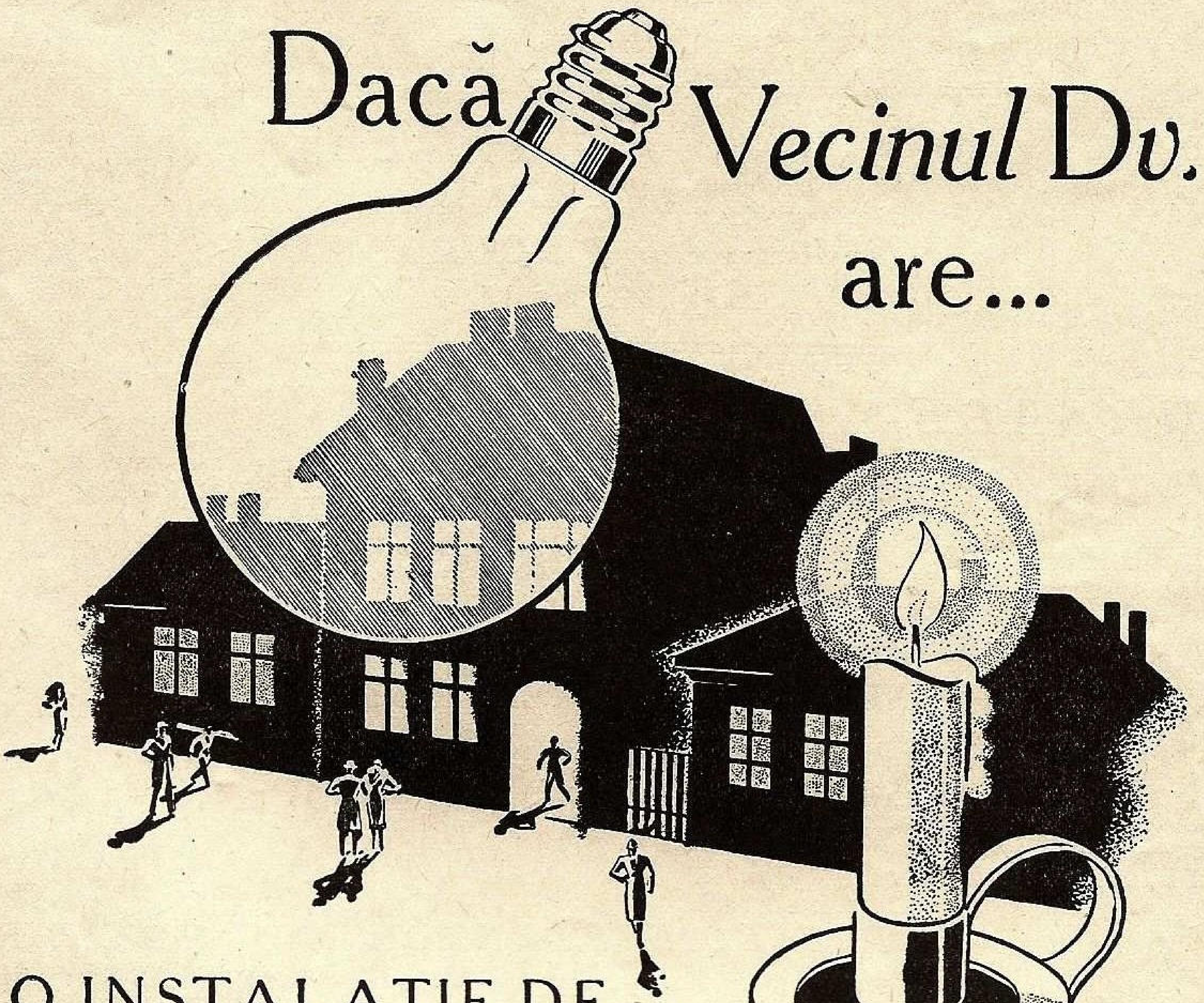
LINIA IV: DUNĂRE – LEVANT

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA Sosirii	ORA Plecării	BUCUREȘTI	ARDEAL	SUCEAVA	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	SUCEAVA	OITUZ
Nr. călătoriei			116	45	36	57	117	46	37	58
GALAȚI (BRĂILA)	—	7	3/10	19/10	25/10	31/10	18/11	6/12	14/12	20/12
SULINA	17	—	3 „	19 „	25 „	31 „	18 „	6 „	14 „	20 „
	—	20	3 „	19 „	25 „	31 „	18 „	6 „	14 „	20 „
CONSTANȚA	6	—	4 „	20 „	26 „	1/11	19 „	7 „	15 „	21 „
	—	9	5 „	21 „	27 „	2 „	20 „	8 „	16 „	22 „
ISTANBUL	7	—	6 „	22 „	28 „	3 „	21 „	9 „	17 „	23 „
	—	8	6 „	22 „	28 „	3 „	21 „	9 „	17 „	23 „
TRIPOLI	8	—	—	26 „	1/11	—	—	13 „	21 „	—
	—	6	—	28 „	3 „	—	—	15 „	23 „	—
BEIRUT	8	—	—	28 „	3 „	—	—	15 „	23 „	—
	—	20	—	30 „	5 „	—	—	17 „	25 „	—
HAIFA	6	—	—	31 „	6 „	7 „	26 „	18 „	26 „	28 „
	—	8	—	1/11	7 „	9 „	27 „	19 „	27 „	30 „
JAFFA T. AVIV (facult.)	10	—	—	1 „	7 „	9 „	27 „	19 „	27 „	30 „
	—	12	—	2 „	8 „	10 „	28 „	20 „	28 „	31 „
ALEXANDRIA	8	—	11 „	—	—	12 „	30 „	—	—	2/I/39
	—	12	12 „	—	—	13 „	2/12	—	—	3 „
PORT-SAID	8	—	13 „	3 „	9 „	14 „	3 „	21 „	29 „	4 „
	—	12	15 „	5 „	11 „	17 „	4 „	23 „	31 „	7 „
JAFFA T. AVIV (facult.)	13	—	16 „	—	—	—	—	—	—	—
	—	9	17 „	—	—	—	—	—	—	—
HAIFA	12	—	17 „	—	—	—	—	—	—	—
	—	18	19 „	—	—	—	—	—	—	—
TRIPOLI (facult.)	10	—	21 „	—	12 „	—	6 „	24 „	—	9 „
	—	12	21 „	—	12 „	—	6 „	24 „	—	9 „
MERSINA	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—
IZMIR (facult.)	8	—	24 „	9 „	15 „	21 „	9 „	27 „	4/I/39	11 „
	—	18	24 „	9 „	15 „	23 „	9 „	27 „	4 „	13 „
ISTANBUL	8	—	26 „	10 „	16 „	25 „	11 „	28 „	5 „	15 „
	—	10	26 „	10 „	16 „	25 „	11 „	28 „	5 „	15 „
CONSTANȚA	14	—	27 „	11 „	17 „	26 „	12 „	29 „	6 „	16 „
	—	20	31 „	15 „	21 „	28 „	—	—	—	—
SULINA	7	—	1/11	16 „	22 „	29 „	—	—	—	—
	—	8	1 „	16 „	22 „	29 „	—	—	—	—
GALAȚI	16	—	1 „	16 „	22 „	29 „	—	—	—	—

LINIA V-a: DUNĂRE — MAREA EGEE

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA Sosirii	ORA Plecării	S/S DUROSTOR				
Nr. călătoriei			273	274	275	276	277
GALAȚI	—	7	1/9	27/9	23/10	18/11	14/12
SULINA	17	—	1 „	27 „	23 „	18 „	14 „
	—	18	1 „	27 „	23 „	18 „	14 „
CONSTANȚA	6	—	2 „	28 „	24 „	19 „	15 „
	—	7	3 „	29 „	25 „	20 „	16 „
ISTANBUL	8	—	4 „	30 „	26 „	21 „	17 „
	—	18	4 „	30 „	26 „	21 „	17 „
PIREU	14	—	6 „	2/10	28 „	23 „	19 „
	—	11	7 „	3 „	29 „	24 „	20 „
VOLO	11	—	8 „	4 „	30 „	25 „	21 „
	—	13	8 „	4 „	30 „	25 „	21 „
STYLIS	17	—	8 „	4 „	30 „	25 „	21 „
	—	15	9 „	5 „	31 „	26 „	22 „
SALONIC	9	—	10 „	6 „	1/11	27 „	23 „
	—	20	11 „	7 „	2 „	28 „	24 „
CHIOS	6	—	13 „	9 „	4 „	30 „	26 „
	—	20	13 „	9 „	4 „	30 „	26 „
sau							
MYTILINE (facult.)	6	—	13 „	9 „	4 „	30 „	26 „
	—	20	13 „	9 „	4 „	30 „	26 „
IZMIR	6	—	14 „	10 „	5 „	1/12	27 „
	—	18	14 „	10 „	5 „	1 „	27 „
ISTANBUL	6	—	16 „	12 „	7 „	3 „	29 „
	—	12	16 „	12 „	7 „	3 „	29 „
CONSTANȚA	13	—	17 „	13 „	8 „	4 „	30 „
	—	20	18 „	14 „	9 „	5 „	—
SULINA	7	—	19 „	15 „	10 „	6 „	—
		8	19 „	15 „	10 „	6 „	—
GALAȚI	18	—	19 „	15 „	10 „	6 „	—

NOTA. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră. In timpul închiderii Dunării, în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța. Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte, fără aviz prealabil.



Dacă Vecinul Dv. are...

O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, *atunci*

o puteți avea și Dv.

GDYNIA-AMERICA

LINII DE NAVIGATIE S. A.

Reprezentanța Generală ptr. România
BUCUREȘTI ✷ STR. POINCARÉ, 39
TELEFON: 4-22-31

Servicii regulate cu vapoare rapide și luxoase pentru călători, bagaje, mărfuri și poștă.

- ✷ Gdynia — Copenhaga — Halifax — New-York și înapoi.
- ✷ Gdynia — Dakar — Rio-de-Janeiro — Rio-Grande do Sul — Montevideo — Buenos-Aires și înapoi.
- ✷ Constanța — Istanbul — Haifa — Pireu — Istanbul — Constanța.

BANCA ARDELEANĂ

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

Sediul central: CLUJ,
Piața Unirii 32
Sediul sec.: BUCUREȘTI,
Str. Bursei, 2

SUCURSALE:

Arad, Brașov, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș, Timișoara.

*

CAPITAL SOCIAL: Lei 120.000.000
FONDURI DE REZERVĂ: Lei 32.500.000

*

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

PREȘEDINTE: **ANTON MOCSONYI DE FOEN**
fost Ministru, Mare Maestru de Vânătoare al Curții Regale

VICE-PREȘEDINȚI:
MIHAI POPOVICI
fost ministru al Finanțelor
PHILIPPE WEISS
Președintele Băncii Ungare Comerciale din Pesta

*

MEMBRI IN CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

CONTELE ADALBERT BETHLEN
moșier

DIMITRIE M. BURILLIANU
fost Guvernator al Băncii Naționale a României

DR. FRANCISC CHORIN
Președinte la Minele de Cărbuni Salgótarjan

OTTO CONRAD
Director executiv Banca Comercială Ungară

GHEORGHE DOMÂȘNEANU
General Pensionat

DR. ADALBERT DREXLER
Moșier

GRIGORE G. DUCA
fost Deputat, Moșier

BART. HARGITAY
Administrator Delegat

DR. JULIU JELEN
Moșier

CONTELE GAVRIL KENDEFFY
Moșier

ION M. MITILINEU
fost Ministru al Externelor

IOAN VASARHALVYI
Episcop Reformat al Ardealului

AL. ZĂNESCU
Avocat, mare industriaș

Rate mici, prețuri scăzute!

Este momentul cel mai prielnic pentru oricine de a-și procura un aparat ARAGAZ în condițiunile EXCEPȚIONAL DE AVANTAJOASE ce se oferă ASTAZI

Cu o neînsemnată cheltuială lunară, pe nesimțite, puteți cumpăra orice aparat ARAGAZ grație sistemului de vânzare în rate ARAGAZ. Suntem în pragul verei — vin căldurile — bucurați-vă ȘI DVS. de foloasele aparatelor ARAGAZ, care, mai ales în acest anotimp, sunt atât de prețuite

Cereți astăzi o demonstrațiune gratuită la

MAGAZINUL „SANITAS"
BD. I. C. BRĂTIANU 36
TELEFON 2-31.55
DEPOZITARI IN INTREAGA ȚARĂ

NICI O GOSPODĂRIE FĂRĂ
ARAGAZ

INTREPRINDERILE METALURGICE

DUMITRU VOINA S. A. R.

Telefon 204.87 — Administrația centrală: Câmpul Moșilor Nr. 25 — București IV

FABRICĂ DE MAȘINI ȘI TURNĂTORIE

FABRICĂ DE CÂNTARE

Construcțiuni și Reparațiuni de Material Rulant

Sucursala: Brașov, Drumul Zizinului — Telefon 7—50

BANCA DE CREDIT ROMAN

BUCUREŞTI

FONDATĂ IN ANUL 1888

CAPITAL: LEI 400.000.000 — REZERVE LEI 195.000.000

SUCURSALE:

Bălţi ★ Brăila ★ Braşov ★ Cernăuţi ★ Constanţa
Galaţi ★ Iaşi ★ Oradea ★ Timişoara ★ Chişinău

Adresa telegrafică: „BANCREDIT“

CORESPONDENŢI: IN TOATĂ ŢARA ŞI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE

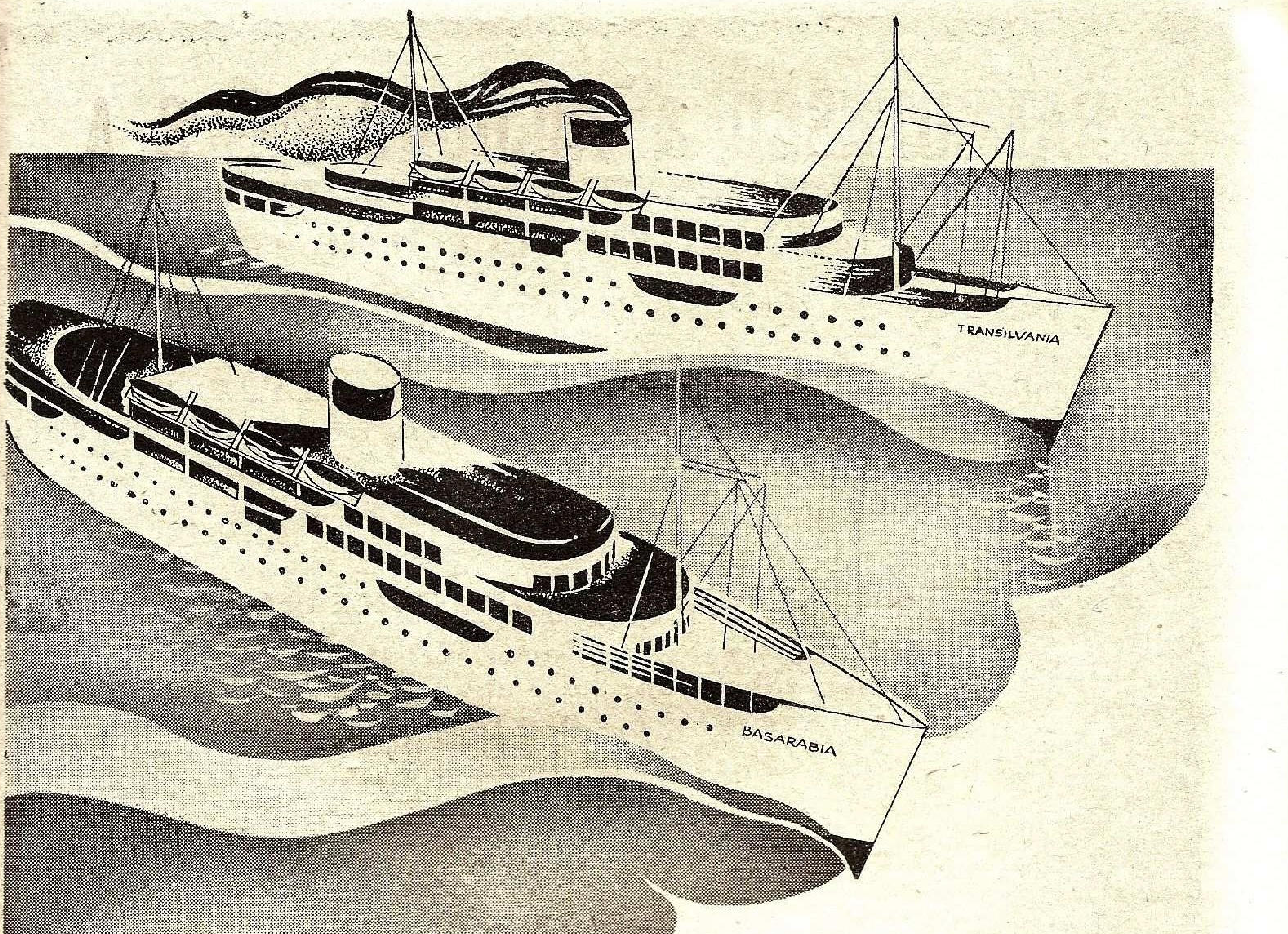
SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ★ SOCIETATE ANONIMĂ ★ REZERVE: 195.000.000
BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 — *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor ◆ Primeşte depuneri spre fructificare ◆ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe 6 luni şi pe un an.

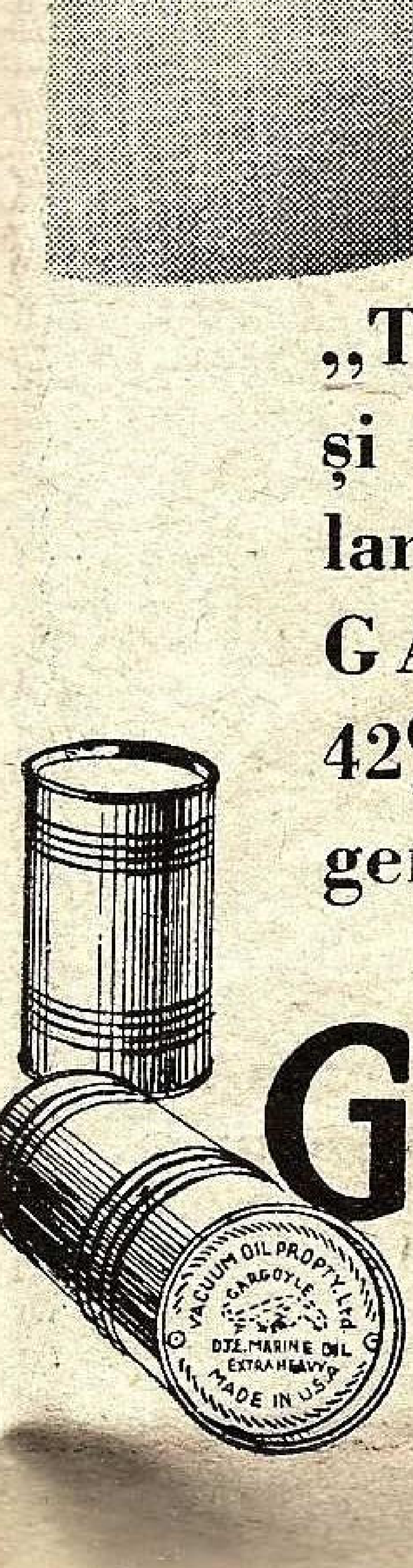
◆ ◆ ◆ ◆


TRANSILVANIA
BASARABIA

„TRANSILVANIA"
„BASARABIA"

„Transilvania" şi „Basarabia", cele mai moderne şi luxoase vapoare româneşti, întrebuinţează dela lansarea lor, pentru ungerea motoarelor, uleiurile **GARGOYLE** Marine Oils.

42% din vapoarele lumii întregi întrebuinţează pentru ungerea motoarelor lor aceste uleiuri cu renume mondial.


VACUUM OIL PROP'Y Ltd
GARGOYLE
D.T.E. MARINE OIL
EXTRA HEAVY
MADE IN U.S.A.

VACUUM OIL PROP'Y Ltd
GARGOYLE
D.T.E. MARINE OIL
HEAVY
MADE IN U.S.A.

Gargoyle Marine Oils

VACUUM OIL COMPANY S. A. d. R.

BANCOTESCU & NICOLAU Ssori S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREŞTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

■

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

■

OŢELURI SPECIALE „ALPINE"

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

■

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă şi joasă tensiune

■

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

■

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

Inscrieţi-vă la NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

DUNAREX

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
PENTRU EXPORTUL
PRODUSELOR AGRICOLE

CENTRALA:

BUCUREŞTI, Strada Bursei 2 a.
TELEFON: 5-58/43 — 5-58/44 — 5-58/45.

SUCURSALE:

BRĂILA: Strada Misitiilor, 34.
CONSTANŢA: Strada I. G. Cantacuzino, 22.

JOHNSTON LINE

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS şi LIVERPOOL

1938

Plecarea dela ANVERS	Plecarea dela LIVERPOOL	Sosirea la CONSTANŢA	Sosirea la GALAŢI	Sosirea la BRĂILA
1 Februarie	9 Februarie	10 Martie	13 Martie	18 Martie
1 Martie	9 Martie	7 Aprilie	10 Aprilie	15 Aprilie
29 Martie	6 Aprilie	5 Mai	8 Mai	13 Mai
12 Aprilie	21 Aprilie	19 Mai	22 Mai	27 Mai
10 Mai	18 Mai	16 Iunie	19 Iunie	24 Iunie
7 Iunie	15 Iunie	14 Iulie	17 Iulie	22 Iulie
21 Iunie	29 Iunie	28 Iulie	31 Iulie	5 August
19 Iulie	27 Iulie	25 August	28 August	3 Septembrie
16 August	14 Septembrie	22 Septembrie	25 Septembrie	30 Septembrie
6 Septembrie	24 August	13 Octombrie	16 Octombrie	21 Octombrie
4 Octombrie	12 Octombrie	10 Noembrie	13 Noembrie	18 Noembrie
18 Octombrie	28 Octombrie	26 Noembrie	29 Noembrie	4 Decembrie

Aceste vapoare încarcă în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcţiunei liniei cât şi pentru orice caz fortuit sau de forţă majoră. ✱ Pentru orice informaţiuni privitoare la navluri, preţuri „forfaitare", etc. vă rugăm a vă adresa agenţilor noştri generali din România. S. A. R. WATSON & YOUELL, Agenţie de vapoare

Centralei
GALAŢI
Str. Col. Boyle 21.
Telef. 2267. Interurb. 3.

Sucursalei
BUCUREŞTI
Str. Bărăţiei 2.
Telef. 3.68.20

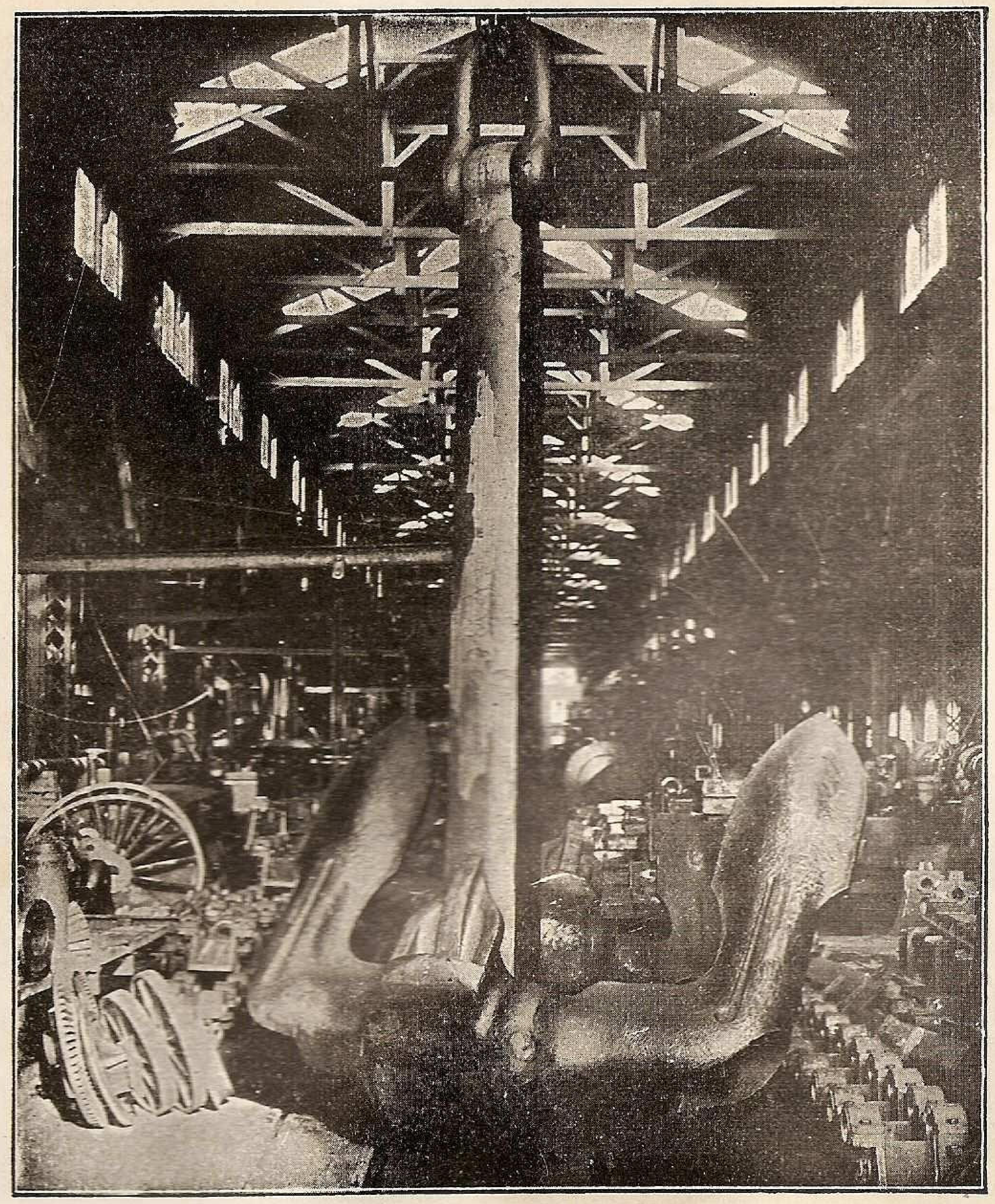
Sucursalei
CONSTANŢA
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 şi 1002

Sucursalei
BRĂILA
Str. Faţa Portului
Telef. 2187

Sucursalei
SULINA
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.

„REȘIȚA"

Minereuri, huilă, brichet, cocs ✱ Lemne de foc, de construcție, cărbuni de lemn ✱ Materiale refractare. ✱ **Fonte**: de mulaj, Martin și maleabile. ✱ **Oțeluri**: ordinare și speciale, turnate și forjate. Fer de comerț, traverse I și U, fer fasonat, table forte și mijlocii, șine și accesorii pentru căile ferate normale și înguste. Buloane, nituri, piulițe, etc. ✱ Macazuri, ramificații, întretăeri, poduri, hale și alte construcții în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roți, roți montate complect.



LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Mașini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ȘI MUNIȚIUNI, etc., etc., etc.

Compozițiile pe bază de cositor au rămas preferate

Compozițiile

TURBEX

pe bază de cositor sunt și căutate și preferate,

datorită:

uşurinței în aplicare

și

siguranței în funcționare

In depozit la:

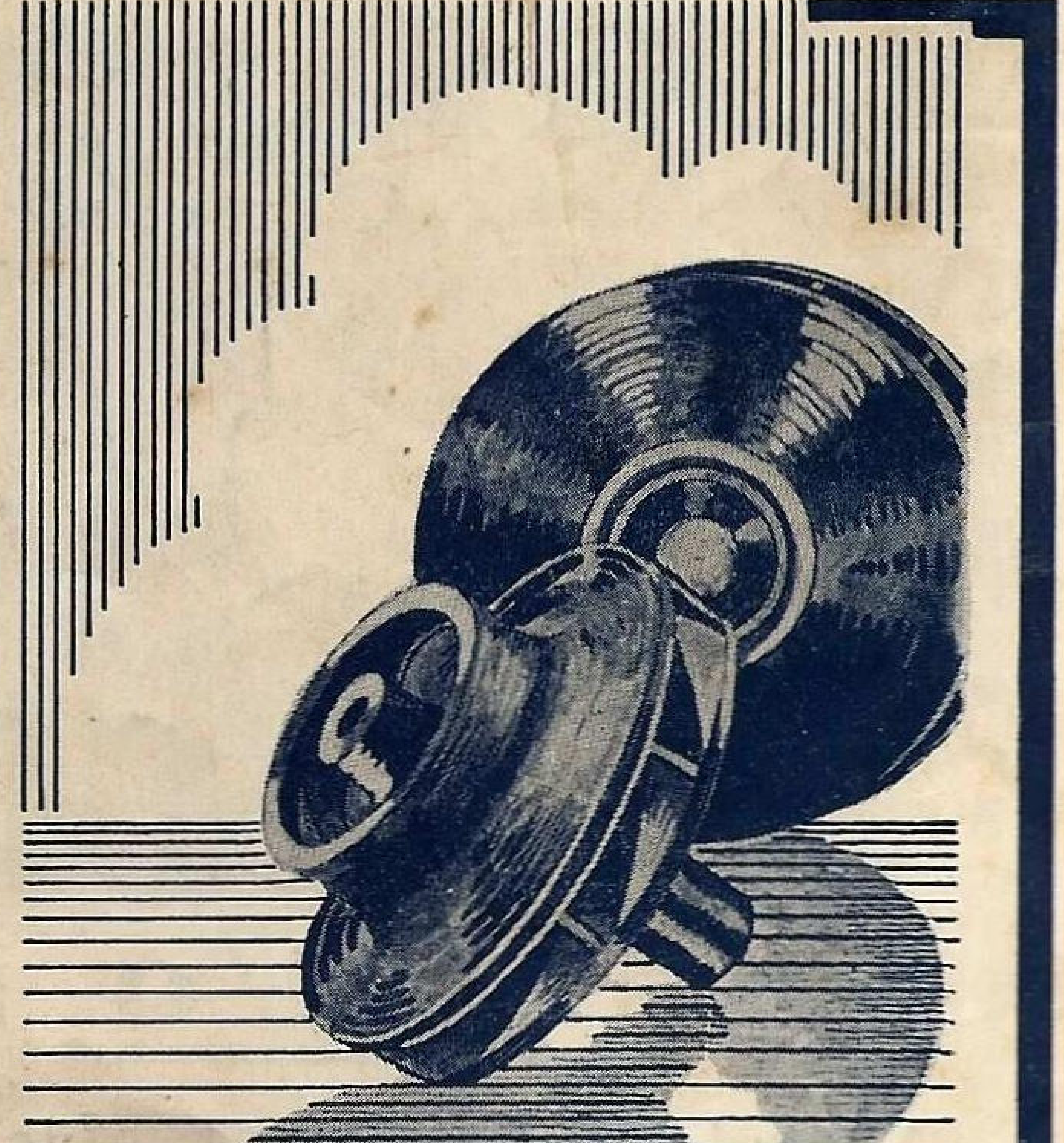
CLARK

S.A.R.

TURNATORIE

DE METALE

PLOEȘTI



INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREȘTI

Prețul Lei 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANA MORALĂ ȘI JURIDICĂ

COLECȚIA
GEORGE I. STRATULAT

„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă..."
(M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE AP

ANUL VII — No. 11

NOEMBRIE 1938

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director: Comandor A. NEGULESCU — Secretar: CONSTANTIN TOMESCU

Numărul 11

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada N-rul 7. — Bucureşti, I. — Telefon 349/08.

Noembrie 1938

CUPRINSUL:

C-dor A. Negulescu: Ceasul independenţei marinei a sunat . . . . „ 423

V.-Amiral I. Bălănescu: Mareşalul Averescu şi Marina Regală . . . . „ 426

Prof. Univ. N. Daşcovici: Dunărea şi marea noastră „ 428

Avocat V. Vasiliu: Problema marinei comerciale în cadrul planului economic . . . . „ 432

* * * Solemnitatea distribuirii medaliilor L. N. R. . . . . „ 436

* * * Marina la manevrele Regale . . . . . „ 439

* * * Serbări Marinăreşti . . . . „ 443

* * * Lansarea navei şcoale „Mircea“ . . „ 451

Vadim Vladâchin: Pe drum de apă . . . . „ 454

Petre Paulescu: Cântecul Mării . . . . „ 458

Liana Bellu: „Bun sosit!“ . . . . „ 458

Thedor Rosen: Crucea . . . . „ 458

* * * Din toată lumea . . . . „ 459

Informaţii din ţară şi străinătate, recenzii . . . „ 460

Supliment rezervat membrilor: Conferinţa d-lui prof. univ. Simion Mehedinţi

---

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**Lei 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţi; 240 lei ofiţeri activi, pensionari şi comerciali; 120 lei maeştrii militari, subofiţeri activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţiile speciale pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc sunt:

20 lei elevii din cursul primar, cursul inferior secundar şi similarele lor — comercial, profesional, industrial, etc., muncitorii minori;

40 lei elevii din cursul superior liceal sau similarele lor, studenţii, muncitorii majori, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“ care apare trimestrial. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor:		
	Articole originale .	**250 lei pagina**
	Compilări, recenzii	**150 „ „**
	Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat, cu tuş negru.

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN

CEL MAI EFICACE

CEL MAI SOLID

CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI

TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.

PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand, 6,* 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.

HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24,* 20% reducere din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.

Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.

D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei 10.*

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.

„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.

„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.

FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.

RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2; et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.

A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.

I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10* 10% reducere.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard.* Cura plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.

TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.

BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

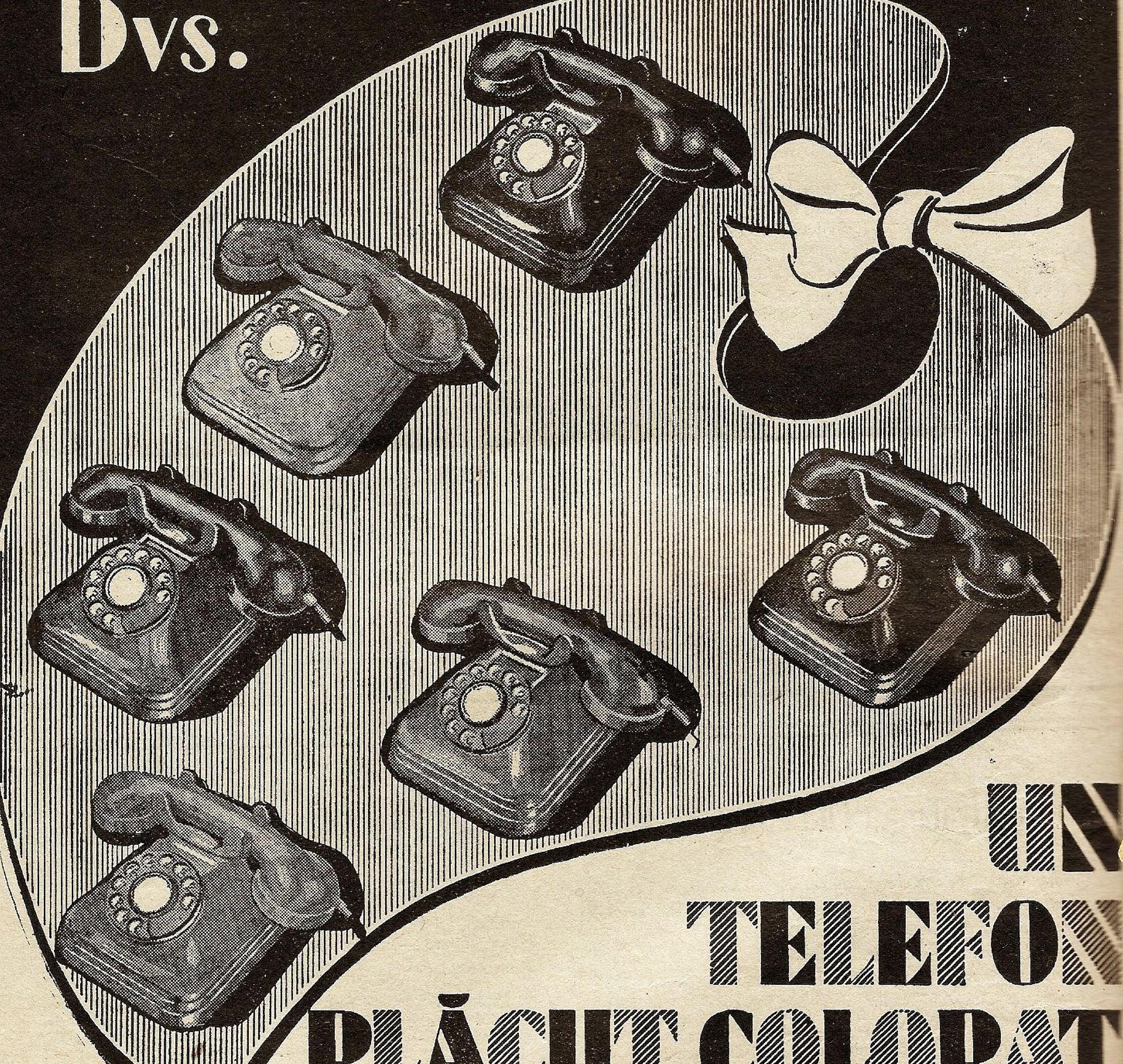
MEDICI

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele :

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart	„ 60
O corabie românească de J. Bart	„ 25
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu	„ 120
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E. . . .	„ 35
Marea de Ciocârdel Radu.	„ 60
Cartea apelor de Apostol Culea	„ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„ 60
Vovabular nautic (în patru limbi) de Nostromo .	„ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând : codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„ 20
Datorii uitate — roman de Jean Bart	„ 35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„ 50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„ 30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„ 12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„ 60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„ 300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„ 150
Trofee pentru şapcă	„ 200
Insigna	„ 60
„ juniori	„ 25

Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.



UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată Lei 950

Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.

CEASUL INDEPENDENŢEI MARINEI A SUNAT

Dacă se cercetează trecutul marinei noastre, se pot vedea două lucruri :

I. Marina este o instituţie şi o armă *necesară* dar costisitoare.

II. Infăptuirile au decurs cu sărituri ; din „toată viteza" un an, doi, — „stop" decenii :

1880, comanda canonierelor şi a şalupelor de Dunăre ; a lui „Mircea", a „Elisabetei",, şi a torpiloarelor la mare ;

1895, întemeierea marinei comerciale de Dunăre şi mare ;

1905, comanda monitoarelor şi vedetelor ;

1914, comanda a 4 distrugătoare tip. „M" în Italia ;

1920,cumpărarea canonierelor de mare ;

1926, comanda distrugătoarelor tip. „R" a navei bază şi a submarinului ;

1938, sosirea motonavelor a docului plutitor, lansarea navei şcoală „Mircea" construcţia portului Taşaul, crearea *Fondului Naţional al Marinei*.

Din ce cauză ?

Fiindcă necesitatea marinei a fost cel mai greu lucru de înţeles. Unii din marii noştri dregători, vizionari ca Kogălniceanu, I. Brătianu, şi-au dat seama că, odată ce Ţara noastră are *ape*, —Dunăre, şi Mare, — trebue să avem şi o marină atât pentru a le apăra, cât şi pentru a le naţionaliza, a le împânzi cu nave româneşti. Alţii însă din păcate nu vedeau de cât sumele ce se cereau *dintr'odată* pentru înzestrare şi considerau marina un lux.

1938
MARVAN

D. GENERAL ADJ. PAUL TEODORESCU
Ministrul Aviaţiei şi Marinei

Pe când la uscat se poate înfiinţa un batalion şi forma cadrele pentru un regiment, în al doilea an regimentul unde se pregătesc cadrele unei brigăzi şi, mai departe, în al treilea, până la un corp de armată, — în marină nu se poate face într'un an prova, în altul mijlocul, apoi pe rând pupa, maşini, căldări, armament : trebuiesc *dintr'odată* prevăzute sumele necesare construirii.

Şi cum în marină 1 = 0, şi doar 3=1, — s'a văzut ce a putut face, sau, mai bine, ce n'a putut face la greci unicul „Averof" şi la noi unica „Elisabeta" în 1913, — e uşor de înţeles că sumele ce se cereau, păreau fabuloase faţă de bugetele ţării.

Lipsea aproape cu totul propaganda de lămurire atât a contribuabililor alegători, cât şi a celor aleşi, de cari depindea votarea creditelor, cei mai în drept, marinarii, fiind legaţi de uniformă, care nu le îngăduia manifestaţii publice şi nici o LIGĂ NAVALĂ nu exista care să adune sub flamura ei pe toţi iubitorii mării şi înţelegătorii problemelor marinăreşti. Totul se rezuma la articolele unui N. Fleva sau Trancu-Iaşi.

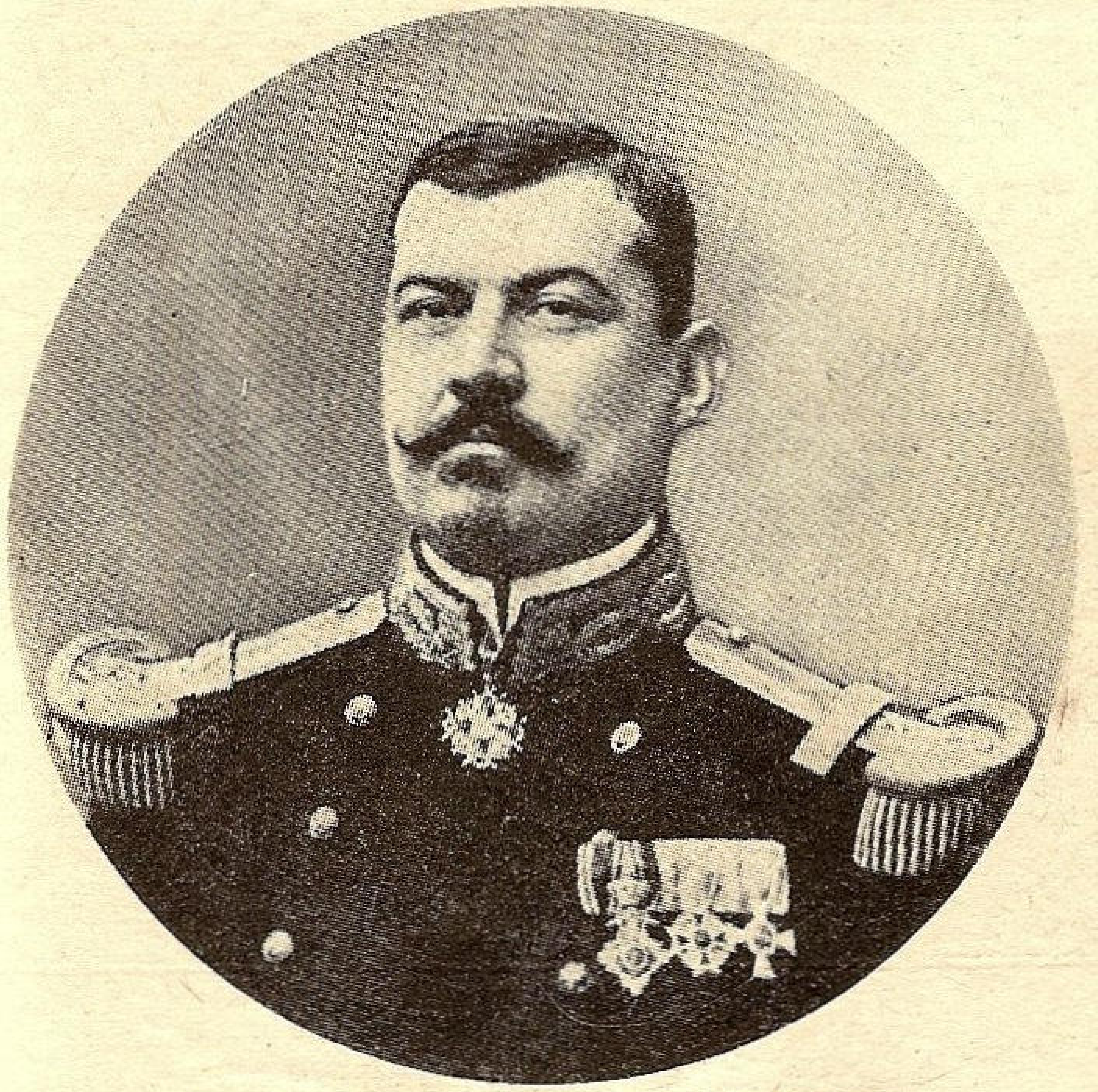
Cei din afară, necunoscători ziceau : „nici odată nu vom putea egala marina rusească", — ca şi cum aceiaşi disproporţie nu ar fi existat şi între armatele de uscat. Gânditu-s'a cineva să desfiinţeze armata ?

La acestea se adăoga nehotărîrea asupra programului naval. Cele două şcoli din marile marine, — chiurasate sau torpiloare — se luptau și la noi. *„Roiul de torpiloare"* preconizat de Aube se ciocnea și la noi cu acel *„Dă cel dintâi, dă-i tare, dă-i mereu"* al lui Percy Scott. A trebuit să vină marele război ca să dea dreptate celor realiști, cari vedeau nevoile și posibilitățile țărei noastre, prin sprijinul pe care escadra noastră l'a dat pe Dunăre armatei și lipsa forțelor navale de mare.

Discuțiile în jurul programelor au avut ca rezultat abținerea factorilor conducători de a acorda creditele necesare; mai mult, chiar când le-au acordat, le-au retras pentru alte nevoi cu program precis.

Ceiace s'a realizat în marină s'a datorit mai mult norocului de a se fi găsit la anumite epoci oameni înțelegători: energia unui clar și larg văzător *Maican* în 1880; puterea realizatorilor *Manu,* atât generalul cât și directorul R. M. S. în 1895 și 1905, la care s'a adăogat istețimea Lt. Comandorului *Demetriade,* care a profitat de panica stârnită de cuirasatul „Potemkin"; agerimea în ale războiului treburi a generalului *Averescu,* de care se vorbește în altă parte a revistei, — pentru a nu pomeni de cât epoca antebelică.

Cu timpul școlile s'au împăcat și un program naval a fost întocmit, cu Inalta aprobare a M. S. Regelui. Realizarea lui chiar începuse, — dar greutățile financiare îl sugrumaseră. Azi, în anul de grație 1938, prin crearea Fondului Național al Marinei, putem fi fără grijă: **independența financiară,** *a asigurat grabnica și sigura înfăptuire,* a făcut să dispară atâtea stopări.



Lt. Comandorul DEMETRIADE PETRE
creatorul flotei de Dunăre în 1905

* * *

Dacă independența programatică, cu lozinca *„marina a marinarilor"* visată de unii, era o imposibilitate la noi, unde situația geografică impune o cât mai strânsă colaborare între arme, cea financiară a fost visul de toate zilele al tuturor marinarilor, tineri și bătrâni. Marina nu mai putea îndura, fără ca țara să sufere, rolul de copil vitreg, de cerșetor al firimiturilor bugetare.

COLONELUL MAICAN
ctitorul marinei militare (1880)

Două exemple vor scoate și mai bine în evidență aceasta:

I. **Serviciul Maritim Român.** Acest serviciu, grație priceperii și simțului prevăzător ale întemeetorului, d. Amiral *Coandă,* avea un fond de asigurare depus la C. D. E. pentru asigurarea înlocuirii navei care ar fi naufragiat. După ani fără accidente, fondul devenise destul de important. Acelaș director, în loc să aștepte o nenorocire, a prevenit-o comandând din acest fond încă 3 pasagere și 2 cargoboate. Parcul mărindu-se, a fost sporită și alocația anuală a fondului. *Viitorul acestui serviciu era astfel asigurat prin* EXISTENȚA ACESTUI FOND.

După război fondul a fost desființat și vărsat tezaurului, argumentându-se că „odată ce navele aparțin statului, în caz de naufragiu statul va înlocui nava pierdută".

Și nu a fost un naufragiu, ci două: „Turnu Severin" și „Impăratul Traian". *Fondul ne mai existând și bugetul ne permițând, — navele nu au mai putut fi înlocuite.*

II. **Aviația.** Știm cu toții cât de grele au fost începuturile acestei arme surori, deși ea, în aparență, este mai puțin costisitoare ca marina. Știm cum ne-a găsit războiul și starea precară de după război.

Prin crearea fondului național al aviației, azi putem să ne mândrim cu avioane perfecționate, personal excelent, industrie națională înfloritoare și mai ales *planul de construcții viitoare asigurat,* datorită numai acestei **independențe financiare.**

Am dat două exemple, unul cu rezultat negativ, altul pozitiv, ca, prin comparație, să se înțeleagă bucuria până la entusiasm a *tuturor* marinarilor, exprimată prin graiul d-lui Comandant al Marinei Regale, al d-lui Președinte al P. C. A.-ului și al d-lui Director al S. M. R.-ului față de d. Ministru al Aerului și Marinei, care în modestia sa a reîntors toate aceste mulțumiri asupra colaboratorilor și înaintașilor.

⁂

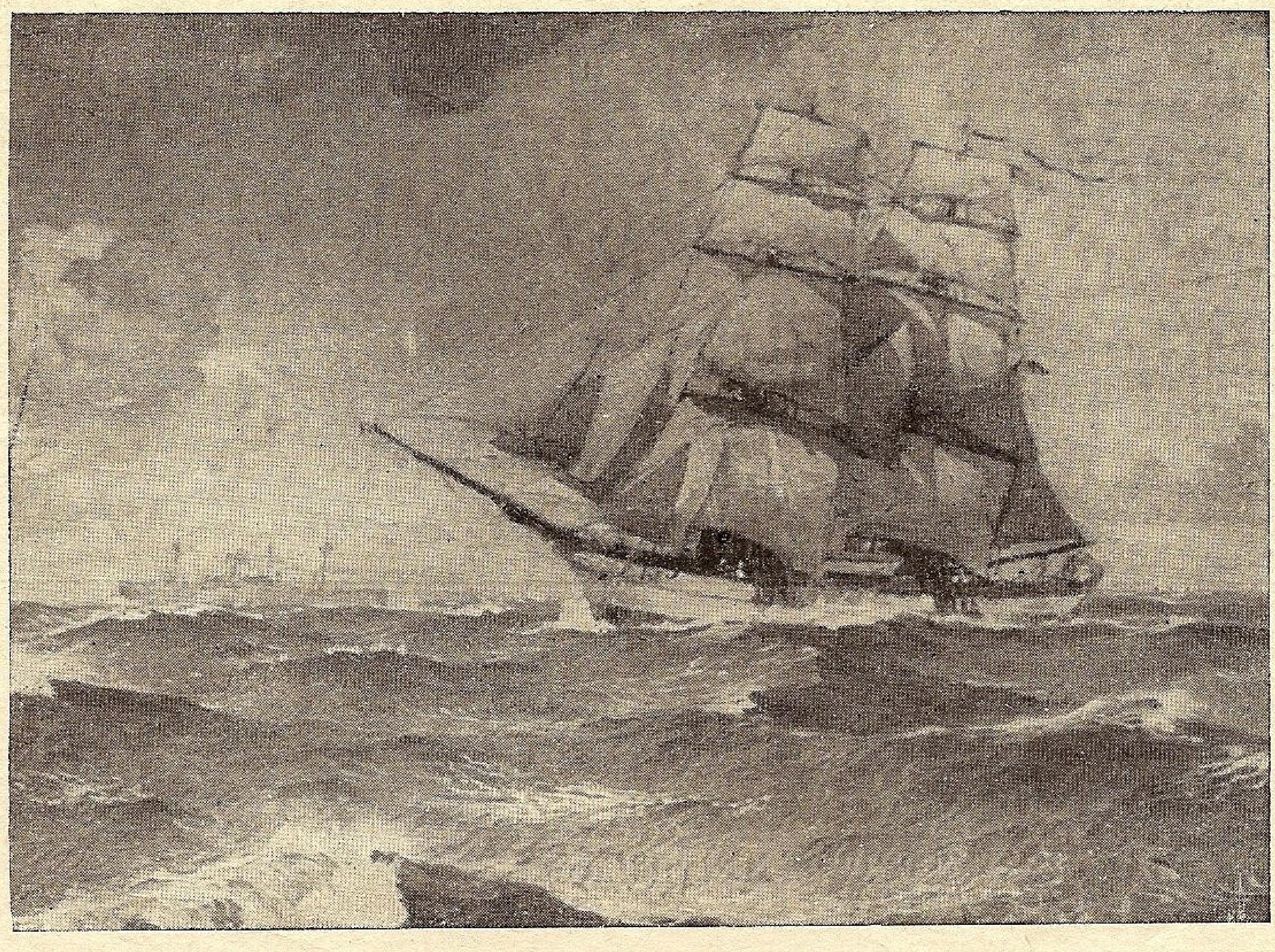
Cu drept cuvânt, deci, ziua de 23 Septembrie a însemnat mai mult de cât tot ce s'a făcut până acum în marină, fiindcă din acea zi au fost izgoniți negrii nori amenințători, asigurâdu-se neîntreruperea celor începute și dând liniștea necesară conducătorilor răspunzători, cari de azi înainte nu vor mai fi torturați de gândul „de unde și ce mai tăiem, de unde mai cerșim, la ce compromisuri trebue să mai alergăm?"

Cu mintea limpede cei de pe treptele de sus vor lucra mai vârtos la pregătirea de război și la cea economică a țărei, iar cei de pe treptele de mai jos vor avea moralul mult mai ridicat în fața orizontului luminos deschis după atâtea cețuri de **Fondul Național al Marinei.**

De aceia LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care pe lângă marina oficială de azi, reprezintă chintesența năzuințelor marinei și marinarilor de ieri și de mâine, a salutat cu bucurie acest mare eveniment, felicitând cea dintâi pe cei cari au contribuit la crearea și legiferarea **Fondului Național al Marinei,** *la realizarea INDEPENDENȚEI FINANCIARE A MARINEI, — d. general-adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului și Marinei, d. Amiral Al. Gheorghiu, Secretar General al aceluiași Minister, d-nii miniștri Cancicov și M. Constantinescu.*

Primul ei gând, ca al tuturor marinarilor, s'a înălțat firește în primul rând către Augustul ei Președinte, Majestatea Sa Regele Carol II, a Cărui Inaltă dorință exprimată în toate cuvântările rostite de Ziua Marinei — FONDUL NAȚIONAL AL MARINEI, — a fost, în fine, împlinită.

Comandor A. NEGULESCU



Nava școală „Mircea" care a format împreună cu crucișetorul „Elisabeta" (în fund) marinarii și mecanicii marinei militare și comerciale.

Mareșalul Averescu și Marina Regală

A închis ochii, plâns cu lacrimi sincere de oștire și întregul neam, fiind așezat în cripta de veci de la Mărăști, mareșalul viteaz între viteji, ridicat de la o treaptă socială modestă la cele mai înalte demnități ale țării.

In toate însărcinările grele, Comandant de Corp de Armată, comandant de Armată, Şef al Marelui Stat Major, Ministru de război și Prim Ministru s'a apropiat cu dragoste, înțelegere și blândețe de oștirea și neamul românesc, a creat în jurul său o atmosferă de înaltă autoritate morală, servind patria cu abnegațiune și devotament în cele mai critice momente ale ei.

,,Viața mareșalului Averescu, atât de bogată în succese, a fost săracă în satisfacții. Invingătorul dela Mărăști, ce rămâne în istorie învăluit într'o lumină de epopee, a fost înainte de toate eroul umil ce s'a învins pururea pe sine însuși, făcându-și fără preget datoria, chiar și atunci când nu-i aducea, lui însuși, de cât amărăciuni. In această aspră disciplină etică a stat poate, mai mult ca în ori și ce om, măreția omului ce ne părăsește, dar a cărui figură va rămâne veșnic o nobilă podoabă a neamului nostru", — încheie d. prof. *P. P. Negulescu*, în ziarul ,,Curentul", elogiul celui dispărut.

Mareșalul în dorința de a vedea cât mai bine apărate hotarele de uscat și de apă ale țării a cercetat, în calitate de Ministru de război și Prim Ministru, toate problemele apărării naționale și de aceea îl găsim îngrijorat de starea de inferioritate a Marinei și preocupat de întărirea forțelor navale fluviale și maritime ale țării.

† MAREȘALUL AVERESCU

Liga Navală Română în ziua în care Mareșalul era slăvit cu pioasă credință de căpeteniile țării și ale oștirii a pus în lumină prin d. *Amiral Coandă*, Vice-președintele ei, într'o ședință a Comitetului Central, amintirea recunoscătoare ce trebue să păstrăm Mareșalului Averescu pentru sprijinul ce a dat la înălțarea Marinei, iar membrii Comitetului au păstrat un moment de reculegere în memoria marelui dispărut.

Vom reaminti câteva fapte importante cari evidențiază activitatea Mareșalului pentru întărirea Marinei Regale.

Fiind Ministru de Război în anul 1907 și îngrijindu-se de înzestrarea Marinei cu noui nave, Generalul Averescu a mers însoțit de Căpitanul Angelo Frunzianescu la Kiel și răspunzând unei invitațiuni a guvernului german, a navigat cu un submarin în imersiune, aproape o oră, pentru a-și da seama cât mai bine de calitățile nautice și technice ale submarinelor germane.

Nu a dat nici un curs concret acelei vizite, probabil din cauză că perfecțiunile submarinelor la acea epocă, nu i s'au părut destul de concludente.

La 19 Septembrie 1907 se găsea în fruntea Departamentului Războiului, când cele 4 monitoare și 8 vedete comandate prin străduințele generalului *Gh. Manu*, Ministru de Război și *Lt.-Comandorului P. Demetriade*, au fost lansate și botezate de către Regele Carol I la Arsenalul Marinei din Galați. La această memorabilă sărbătoare a unităților noastre de Dunăre, Generalul Averescu, Ministru de Război, rostește o frumoasă cuvântare și între altele spune:

*,,Prin îmbogățirea Marinei Militare cu cele 12 nave de tipul cel mai perfecționat, nu putem spune că prin acest spor nou puterea noastră navală a ajuns la desăvârșita ei desvoltare, nu mai puțin însă mijloacele de cari dispunem pe Dunăre ating un astfel de nivel încât în deplină liniște putem privi în față orice eventualitate" *).*

Mareșalul Averescu a susținut Marina și adesea ori ne-a dat dovezi de delicată simțire camaraderească, pe lângă puternicul sprijin al situațiunilor superioare în care s'a aflat.

Nu vom uita niciodată, toți ofițerii cari ne găseam în Escadra de Dunăre în anul 1910, cu prilejul unei călătorii de instrucție pe Dunăre, primirea cordială a generalului Averescu la Turnu Severin.

Ca să ne dovedească cum prețuia el onoarea acestei vizite a fraților marinari, a ordonat ca toate trupele din garnizoană, trei regimente de infanterie, artilerie și cavalerie să facă front cu ofițeri și drapel, pe țărmul Dunării, pentru a saluta prin urale entuziaste, defilarea navelor Escadrei de Dunăre la plecarea din T. Severin.

A fost o priveliște impresionantă, de neuitat, care punea temelia trainică a frăției de arme între Armata de uscat și Marina Regală.

Incă de atunci Mareșalul, călăuzit de incomparabilul său simț strategic, și imperioasa nevoe a legăturii armelor, a înțeles misiunea Marinei, ca unealtă a apărării Dunării și coastei maritime și, fiind șef al Marelui Stat Major, înființează la Marele Stat Major o Secțiune a operaţiunilor Marinei în fruntea căreia chiamă un erudit ofiţer de Marină, Comandorul *Constant Bălescu*.

---

*) Cuvântarea, în întregime, s'a publicat în No. 6/938 al revistei noastre.

Datorită propunerilor Comandamentului Marinei şi studiilor Secţiei de Marină din Marele Stat Major, Marina Militară a adus o preţioasă contribuţie Armatei de uscat în campania din 1913.

Cooperarea Escadrei de Dunăre şi Unităţilor de transporturi şi poduri pe şlepuri ale marinei la operaţiunile armatei pe Dunăre, a fost foarte mult apreciată de generalul Averescu.

Dar, fapta de reală şi necontestată valoare, unde culminează cunoaşterea intereselor noastre pe apă şi sprijinul puternic dat de Mareşalul Averescu Marinei Regale, este însuşirea propunerilor Comandantului Marinei Vice-Amiral *Vasile Scodrea* în anul 1926, când supune Regelui Ferdinand raportul pentru *comanda primei tranşe de nave de luptă din programul naval al Marinei.*

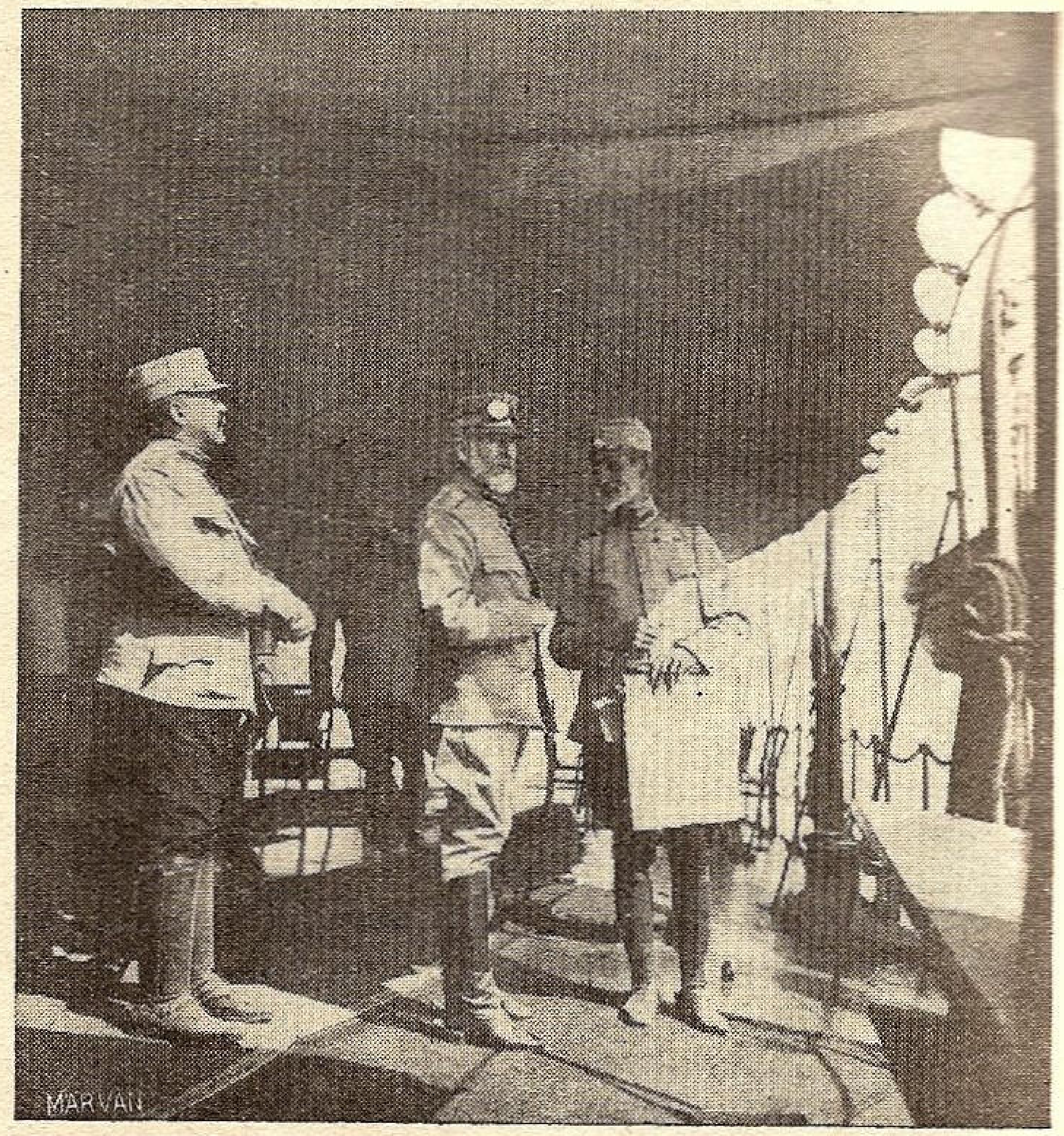
Animat de o convingere nestrămutată asupra rolului superior ce România avea de împlinit în Marea Neagră şi la Strâmtori, ţinând seamă de înarmările vecinilor riverani şi pentru a pune coasta noastră maritimă la adăpost de încălcările duşmane, Mareşalul, profitând de un împrumut de 880 milioane lei contractat în Italia, obţine aprobarea M. Sale Regelui Ferdinand pentru *comanda în Italia a 2 distrugătoare tip Regina Maria, a navei-bază Constanţa şi a submarinului „Delfinul"*.

Această grupare de nave urma să se completeze cu un *crucişetor rapid*, sâmburele primei formaţiuni tactice importante a forţelor noastre navale la mare.

Navele comandate de Mareşal sunt în serviciul Marinei Regale de 7 ani şi formează azi nucleul forţelor noastre mobile, pentru instrucţia şi pregătirea de luptă a ofiţerilor şi echipajelor noastre la mare.

Iată de ce evocăm cu respectuoasă pietate şi infinită recunoştinţă figura Mareşalului Alexandru Averescu, care şi-a legat numele de propăşirea Marinei prin aceste preţioase înfăptuiri.

Evocând personalitatea Mareşalului Averescu, care, acum 12 ani, cu sprijinul Regelui Ferdinand începea *realizarea programului naval al Marinei*, ne gândim la sacra datorie ce incumbă urmaşilor chemaţi la conducerea ţării, de a continua cât mai neîntârziat comanda celorlalte tranşe din program.



Regele Carol I, Principele moştenitor Ferdinand şi Mareşalul Averescu, la bordul unui monitor în campania 1913.

Sperăm, din toată inima, că sub acţiunea plină de prevedere şi cald patriotism a Marelui Ocrotitor al Marinei Regale, Majestatea Sa Regele Carol al II-lea, prin mijloacele financiare noui acordate desvoltării maritime şi fluviale, graţie *Fondului Naţional al Marinei*, paralel cu lucrările Bazei Navale de la Taşaul, — *Casa flotei noastre*, — se va începe *construcţia unităţilor navale de luptă, din a doua tranşe a programului*, atât de imperios necesare pentru siguranţa coastei maritime şi protecţia Marinei Comerciale şi astfel vom vedea pornind la viguroasă înfăptuire, aceea ce visăm de mult : *flota mării noastre*.

VICE-AMIRAL I. BĂLĂNESCU

CALENDARUL
L. N. R.
1939

Ca în toţi anii, Liga a pus sub tipar calendarul de perete pe anul 1939, înfăţişând pe M. S. Regele, Augustul nostru Preşedinte activ tronând viitorul marinei, simbolizat prin motonava „Transilvania" şi noua navă şcoală „Mircea". Execuţia artistică în 5 culori, după picturile domnului Pauletz şi Lt. C-dor Ştiubey, face din calendar o podoabă în orice casă şi cel mai frumos dar ce poate fi oferit cunoscuţilor. Domnii membri şi filialele sunt rugate a ne anunţa din timp câte exemplare doresc, pentru a nu rămâne fără calendar.

Costul 30 Lei.

DUNĂREA ŞI MAREA NOASTRĂ

de prof. univ. N. Daşcovici

I. DUNĂREA *).

Numele marelui fluviu, care se întinde ca un braţ ocrotitor alcătuind graniţa noastră de miază-zi şi care udă pământul românesc pe o lungime de 1075 km., este, fără exagerare, cel mai evocator nume de apă curgătoare.

Evocator pentru toate neamurile prin însemnătatea lui dealungul veacurilor, numele acesta apare deosebit de evocator mai ales pentru noi, Românii. Dunărea se împleteşte aşa de intim cu fiinţa trecută, prezentă şi viitoare a neamului românesc, încât nu se poate vorbi despre România fără ca, prin asociaţie de idei, cineva să se gândească şi la bătrânul fluviu.

Problemă de cea mai mare însemnătate în viaţa noastră naţională, Dunărea e, pentru noi, *problema apei ca element natural* absolut necesar vieţii plantelor, animalelor şi oamenilor.

Alături de pământ, de aer şi de foc, apa a fost socotită, din cele mai depărtate vremuri, drept unul din elementele care alcătuesc universul. Civilizaţia şi progresul omenesc sunt nedespărţite de existenţa laolaltă a acestor patru elemente, fără de care viaţa însăşi n'ar fi cu putinţă.

Apa, însă, mai mult chiar decât pământul, a înlesnit şi a grăbit progresul căci drumurile maritime sunt mai vechi decât cele terestre. Din antichitatea depărtată şi până astăzi civilizaţia, prestigiul, bogăţia şi puterea Satelor ne apar în directă legătură cu drumurile de apă. Fenicienii şi Grecii cei vechi; apoi, republicele hanseatice la miază-noapte şi cele italiene din Mediterana, în evul mediu; pe urmă, imperiile coloniale olandez, spaniol şi portughez; iar în timpurile moderne, expansiunea Angliei, a Franţei a Statelor Unite, a Italiei şi a Japoniei, toate ne arată ce *spor de putere înseamnă respiraţia maritimă pentru popoarele lumii.*

Oricâte bogăţii naturale ar stăpâni şi oricâtă vrednicie ar avea o naţie, ea nu şi le poate pune în valoare dacă va fi lipsită de apă.

Dunărea, din acest punct de vedere, e marele nostru isvor de putere, singurul drum de apă, care ne dă putinţa să ieşim în lume, e cu adevărat plămânul care asigură respiraţia economică şi politică a ţării.

In fapt, *Dunărea este chiar ceva mai* mult pentru noi, din pricina structurii economice şi a aşezării geografice a României.

Insemnătatea aceasta mai deosebită decurge, întâi, din felul alcătuirii noastre economice. Suntem o ţară producătoare, mai ales, de materii prime: agricole, forestiere şi minerale, al căror volum sau greutate e invers proporţional cu valoarea lor comercială. Cerealele, vitele, lemnăria şi petrolul nostru, pentru a putea fi exportate cu folos, au nevoe de drumuri de apă, care sunt, totdeauna, mai ieftine decât cele de uscat.

Dimpotrivă, transportul produselor industriale se poate face şi pe uscat deoarece, la valoarea lor mai mare, nu se simte aşa de mult diferenţa de preţ faţă de costul transporturilor pe apă.

E ştiut, apoi, că preţul materiilor prime se stabileşte, pe piaţa lumii, în condiţii de liberă concurenţă neobişnuite când e vorba de producţia manufacturată şi în afară de influenţa măsurilor de raţionalizare privitoare la producţia industrială. Din această pricină, crizele economice şi generale se resimt în deosebi la materiile prime, prin scăderea preţurilor, iar urmarea lor e mai grea, pentru ţări ca România, decât pentru ţările industriale. De altfel, niciodată nu s'a putut simţi mai bine, ca în anii de criză 1930—1933, însemnătatea drumurilor ieftine de apă pentru înlesnirea exportului nostru de produse la preţuri foarte scăzute.

Câteva date statistice vor vădi, în chip isbitor, însemnătatea drumurilor de apă pentru comerţul nostru exterior.

Astfel, în ultimii ani, am exportat în total cam 9—10 mil. tone în cifră mijlocie anuală, din care abia 1.700.000—1.800.000 tone au fost trimise pe uscat, iar restul pe apă, adică *mai mult de patru cincimi din exportul nostru* s'a făcut pe apă, deşi România nu-i o ţară insulară, ca Anglia, şi nici nu dispune de nesfârşite coaste maritime, ca Italia.

In ce priveşte importul, la suma totală de 650—700.000 tone anual, situaţia apare puţin deosebită căci mărfurile de import fiind de volum mai mic şi de valoare mai mare (în proporţie de circa 1 la 13), o bună parte din importul nostru poate folosi transporturile terestre. Cu toate acestea, şi importul nostru se face pe calea apei *mai mult de jumătate din total* (360—400.000 tone din 700.000).

Acum, dacă am pune faţă în faţă valoarea exportului şi importului nostru pentru a le compara în raport cu preţul transporturilor de apă şi al celor de uscat, pe deoparte, iar, pe de alta, ne-am închipui lipsa din orice pricină a drumului maritim, atunci foarte uşor am putea întrevedea ce viitor întunecat ne-ar pândi. *Neputând vinde, n'am mai putea cumpăra, sau fiind nevoiţi să vindem cu orice preţ, numai unui singur cumpărător, care ar deţine monopolul de fapt al producţiei noastre, în cazul când ni s'ar închide drumul apelor, acest cumpărător ar deveni, în foarte scurtă vreme, stăpânul nostru,* cu sau fără voia noastră.

Aşa s'a şi întâmplat, de altfel, în trecut, pe vremea când strâmtorile Mărei Negre au fost închise cu desăvârşire, după cucerirea Constantinopolului. Ştefan cel Mare s'a sbătut, zadarnic, în cele din urmă lupte de neatârnare împotriva Sultanului atotputernic dela Constantinopole, iar Moldova a fost nevoită, odată cu moartea Marelui Voevod, să închine steagul în faţa stăpânitorilor dela strâmtori, cari ne tăiaseră legăturile comerciale cu Mediterana.

Ce a urmat e bine cunoscut din istoria noastră naţională. Intendenţa armatelor turceşti, prin marele Kapan ca şi prin Kapanlâii mai mici, a fost, apoi, timp de câteva veacuri, singurul cumpărător al produselor din principatele române, care au căzut în sărăcie şi în mizerie, până la redeschiderea strâmtorilor prin pacea dela Adrianopole din 1829.

Dacă azi ni s'ar închide, iarăşi, ieşirea spre Mediterană, *singurii cumpărători ai noştri, cu un adevărat drept de monopol, din Europa continentală, s'ar folosi de calea internă a Dunării ca să ne stăpânească,* dintâi economiceşte şi, apoi, politiceşte, fără nici o sforţare militară propriu zisă.

Dar, de aci, se mai vădeşte că însemnătatea *economică* a Dunării pentru viaţa noastră naţională, este cu mult depăşită de însemnătatea ei *politico-economică* generală şi pentru restul Europei, prin înlesnirea schimburilor comerciale între ţările industriale şi cele agricole, ca drum de tranzit internaţional.

De unde decurge, în al doilea rând, însemnătatea mai deosebită a Dunării pentru noi, din faptul aşezării noastre geografice.

S'a spus, pe temeiul constatărilor istorice lesne de verificat, că marile drumuri de negoţ au contribuit, adesea, la naşterea şi la creşterea Statelor.

Pe un asemenea drum negustoresc, de interes obştesc, sau cale de tranzit internaţional cum se spune în vorbirea technică, e nevoe de siguranţă şi de bună chibzuială.

Statul care ştie să asigure acestor drumuri negustoreşti maximum de siguranţă şi de înlesniri, le atrage pe la el deschizând loc larg tranzitului internaţional, iar prin acest singur fapt îşi sporeşte siguranţa naţională printr'o solidaritate de interese obşteşti întru apărarea drumului comun. Toţi cei cari folosesc drumul de tranzit internaţional, au interesul să apere siguranţa propriului lor comerţ de export şi de import. Din acest singur fapt, Statul de tranzit internaţional îşi vede siguranţa sporită dintr'un interes general.

---

*) Conferinţă rostită la microfonul postului Radio-Bucureşti în seara zilei de 5 Octombrie 1938.

E destul să ne amintim ce s'a petrecut la gurile Dunării, după războiul Crimeei, prin pacea dela Paris, ca să pricepem, îndată, legătura nedespărţită între soarta României moderne şi a Dunării internaţionale. In faţa poftelor de cucerire rusească, la gurile Dunării, Europa a ridicat bariera Comisiei europene dunărene la 1856, a impus restituirea către ţara Moldovei a celor trei judeţe din sudul Basarabiei şi a instituit protectoratul colectiv al marilor puteri asupra Principatelor române.

Fără să mă opresc asupra datelor următoare, prea bine cunoscute din istoria naţională, voi aminti numai că unirea Principatelor, războiul Independenţei, regalitatea şi, în sfârşit, unitatea noastră naţională, *toate s'au desfăşurat în strânsă legătură cu misiunea providenţială a României la gurile Dunării,* misiune despre care vorbea Kogălniceanu:

„Misiunea providenţială a noastră de a fi păzitorii Dunării" pentru alţii, — pentru toate neamurile îndreptăţite să se folosească de această minunată cale de tranzit internaţional, paznicii drepţi şi nepărtinitori ai unui drum de interes obştesc...

Indeplinind cu sfinţenie această datorie, la drept vorbind o adevărată sarcină de interes european, noi ne împlinim cât mai bine datoriile faţă de propriul nostru interes de apărare şi de siguranţă naţională.

E unul din cazurile rare când interesul egoist şi personal coincide perfect şi se confundă cu interesul tuturor.

In ciocnirile imperialiste de azi, de ieri şi de totdeauna, stăpânirea întregului bazin dunărean a fost, mereu, la ordinea zilei. De aceea, celebrul diplomat Talleyrand, a spus, pe vremea marelui Napoleon, cuvintele de o isbitoare actualitate: „Centrul de gravitate al lumii nu-i nici pe Elba, nici pe Adige, ci'i acolo, departe, la marginile Europei, pe Dunăre".

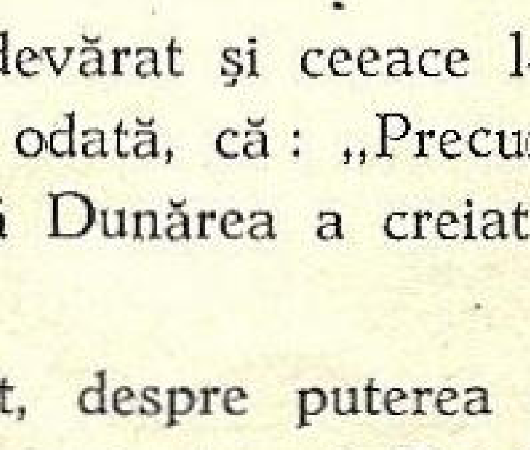
Astăzi, în frământările politicei internaţionale, cuvintele lui Kogălniceanu despre misiunea noastră „providenţială" *de a fi paznicii Dunării, în interesul tuturor,* apar mai pline, ca totdeauna, de un adânc înţeles. România are de îndeplinit o misiune la gurile Dunării şi atât timp cât va şti s'o îndeplinească, în folosul tuturor, ea îşi va putea privi viitorul cu desăvârşită încredere.

Un publicist rus, pare-se de origină moldovenească, Meşnikof, într'un studiu tipărit acum vre-o 50 de ani la Paris, cercetând rolul fluviilor istorice în desvoltarea civilizaţiei omeneşti, a ajuns la încheeri foarte încurajatoare şi în privinţa viitorului nostru de Stat deţinător al gurilor Dunării. Pentru Meşnikof, Gangele, Tigrul şi Eufratul, dar mai ales Nilul sunt nume de fluvii legate cu vestite forme de civilizaţie omenească, din cea mai depărtată antichitate.

Ceeace este perfect adevărat şi ceeace l-a inspirat pe Alexandru Lahovary să spună, odată, că: „Precum Nilul a făcut Egiptul, putem zice şi noi că Dunărea a creiat importanţa politică şi economică a României".

Pomenisem, la început, despre puterea evocatoare a numelor şi subliniasem, în privinţa aceasta, că Dunărea apare aşa de evocatoare în paginile istoriei lumii, dar mai ales în propria noastră istorie naţională. *Dacă vom isbuti să adâncim mai mult în conştiinţa omenirii, legătura intimă dintre soarta Dunării şi soarta României, aşa cum Nilul şi Egiptul ne apar ca nume nedespărţite dealungul veacurlor, atunci ne vom asigura viitorul pentru totdeuna.*

Veşnicia Dunării noastre va însemna pavăza cea mai sigură a veşniciei pentru România întregită.



II. MAREA *).

Dela început, voi spune că prin „Marea Noastră" trebue să înţelegem cei 454 km. de litoral stăpânit dealungul Mării Negre şi cu gurile Dunării, dar mai ales putinţa de afirmare în lume, însuşi dreptul nostru legitim la viaţă şi la independenţă naţională.

Deoarece viaţa plantelor, animalelor şi oamenilor nu se poate concepe fără aer şi fără apă, respiraţia maritimă a unei ţări, adică siguranţa de folosinţă permanentă a drumului maritim, se înfăţişează ca o condiţie neapărată de existenţă şi, în acelaş timp, ca un isvor nesecat de putere.

Paginile istoriei omenirii sunt pline, aproape la fiecare rând, de dovezi despre însemnătatea drumurilor de apă. Popoarele s'au luptat, de aceea, cu înverşunare, totdeauna şi sub felurite forme, pentru stăpânirea şi siguranţa acestor drumuri. De altfel, acelea care au ştiut să stăpânească şi să folosească drumurile maritime, au jucat şi joacă roluri de covârşitoare întâietate în viaţa omenirii. Civilizaţia, bogăţia şi puterea politică ne apar nedespărţite, dealungul veacurilor, de numele popoarelor de marinari.

Civilizaţia omenească însăşi, plămădită pe ape, s'a revărsat, apoi, binefăcătoare asupra pământurilor prin vrednicia şi îndrăsneala corăbierilor.

Dacă din istoria lumei ne întoarcem privirile spre istoria noastră naţională, constatăm că aşezarea geografică şi vecinătăţile, dealungul veacurilor, nu ne-au fost prea prielnice.

Mai întâi, marea noastră n'a fost ospitalieră, — dimpotrivă. Din antichitatea depărtată, Marea Neagră s'a bucurat de o rea faimă din pricina climatului şi, mai ales, a furtunilor care o bântuesc. Deşi închisă din toate părţile, strâmtorile i-au ispitit, totuşi, pe corăbierii antichităţii să încerce necunoscutul prin exercitarea spiritului de aventură şi a poftelor de câştig.

Regiunea gurilor Dunării a devenit, astfel, de timpuriu, un punct legendar de atracţie în bazinul Mării Negre pentru corăbierii şi negustorii antichităţii greceşti, cari au venit, aci, în atingere cu cei dintâi locuitori ai ţinuturilor dunărene.

Italienii republicelor medievale au urmat vechilor Greci.

In această perioadă istorică, se întâlnesc, pentru întâia oară, afirmări româneşti la Marea Neagră. Pavilionul flotei moldovene s'a dus până departe, pe apele Arhipelagului. „Pânzarele" moldoveneşti s'au avântat, cu mijloacele vremii, pe apele nesigure ale Mării Negre şi au trecut dincolo de strâmtori. In turnul mânăstirii Zograful dela muntele Athos dăinueşte, până azi, o inscripţie în piatră a lui Ştefan, Voevodul Moldovei în care se vorbeşte despre clădirea însăşi ridicată pentru corăbii şi corăbieri în anul 1475. In sfârşit, tot în acest înţeles de folosinţă a drumului maritim de către înaintaşii noştri, trebue privită convenţia comercială încheiată la 1588, de Petru Şchiopul, domnul Moldovei, cu marea regină Elisabeta a Angliei.

Dar prin cucerirea Bizanţului şi închiderea strâmtorilor de către Turci, cari şi-au întins stăpânirea împrejurul Mării Negre şi în bazinul dunărean, până sub zidurile Vienei, s'a pus capăt înfloririi principatelor române, abia de curând închegate ca ţări de tranzit. Desvoltarea naţiei noastre a fost oprită în loc, odată cu transformarea Mării Negre într'un lac lăuntric al împărăţiei otomane, şi un val de tăcere şi de amorţeală s'a întins asupra pământului strămoşilor noştri. Evenimentele din peninsula balcanică şi luptele ce au urmat, de o parte, între Austria Habsburgilor şi Turcia; iar, de alta, între Turcia şi Rusia, care se ridică tot mai amenințătoare dela Petru cel Mare, ne-au acoperit şi ne-au înnăbuşit aproape cu desăvârşire. Copleşiţi sub apăsarea forţelor vecine, care se ciocneau peste trupul nostru, în urmărirea unei biruinţe hotărâtoare, noi am încetat de a mai juca vre-un rol şi a trebuit să ne resemnăm, tăcuţi şi răbdători, potrivit înţeleptei zicătoare populare că „apa trece, pietrele rămân".

In luptele turco-austriace şi, mai ales, ruso-turceşti, la care s'au adăugat ciocnirile imperialiste austro-ruseşti, am trebuit să suferim şi să răbdăm, deşi cearta se purta pe pielea noastră, căci era, doar, vorba despre stăpânirea Principatelor române şi a gurilor Dunării.

---

*) Conferinţă rostită la microfonul postului Radio-Bucureşti, în seara zilei de 15 Octombrie 1938.

Rusia, începând dela Petru cel Mare, a încercat, mereu, şi, de altfel, n'a renunţat până azi, să repete dela miază noapte spre miază zi cucerirea treptată a ţărmurilor Mării Negre, aşa cum Turcii o făcuseră din direcţia opusă, cucerindu-le dinspre miază zi, cu peste două veacuri mai înainte.

Partea cea mai tristă din aceste pagini ale istoriei naţionale, e că, uneori, neştiutori de adevăratele gânduri ale vecinilor creştini, am fost aplecaţi să ne dăm lor cu bună credinţă, de teama Turcilor păgâni, deşi Ştefan cel Mare, genialul Domn al Moldovei, întrevăzuse, în preajma morţii, drumul politic cel sănătos pentru urmaşi, sfătuindu-i să se încreadă mai curând în Turcii „păgâni", respectuoşi de cuvânt, decât în creştinii cu glas dulceag şi purtători ai Sfintei Cruci.

Istoria cea plină de învăţăminte ne îndreaptă, adesea, pe drumurile viitorului prin cărările bătute ale trecutului.

Din fericire, pentru noi, Europa apuseană n'a mai îngăduit ca Marea Neagră, devenită lac turcesc după cucerirea Constantinopolului, să se transforme, din nou, într'un lac rusesc, de data aceasta.

Intregul veac din urmă, din care am eşit de curând, al XIX-lea, este plin de lupte ce s'au dat în jurul strâmtorilor, între Europa şi Rusia ţaristă, deşi în aparenţă lupta era numai ruso-turcă spre a se sfârşi, după războiul Crimeii, prin pacea dela Paris, care a însemnat actul pentru renaşterea României moderne.

Orice Român ştie ce înseamnă tratatul dela Paris pentru noua rânduială dela gurile Dunării, ca să nu mai fie nevoie de alte lămuriri. Era vorba de o rânduială necesară după deschiderea definitivă, prin pacea dela Adrianopole din 1829, a strâmtorilor Mării Negre, pentru vasele de comerţ ale tuturor şi, mai ales, era vorba de complectarea convenţiei strâmtorilor din 1841, care urmărise *închiderea* flotei ruseşti în Marea Neagră.

Timpul nu îngădue o examinare mai amănunţită a deselor schimbări de regim la strâmtori, din această vreme.

Fapt demn de reţinut: convenţia strâmtorilor dela 1841 a rămas în vigoare până la pacea dela Lausanne din 1923. In tot acest răstimp, strâmtorile Mării Negre *deschise* pentru pavilioanele de comerţ ale tuturor popoarelor lumii, au rămas *închise* pentru vasele de război străine, altele decât cele ale Sultanului, stăpânul suveran la Bosfor şi Dardanele. Poziţia Constantinopolului lângă Poarta Bosforului şi ameninţarea statornică a poftelor de cucerire rusească, au îndreptăţit acest regim de excepţie la strâmtori, din partea Turciei, cu învoirea Europei, care se îngrijea de înfruntarea imperialismului moscovit.

Situaţia aceasta, cu neînsemnate variaţii, a ţinut până la isbucnirea marelui războiu. Dar cu câţiva ani mai înainte de 1914, datele problemei se schimbaseră pentru cei din afara bazinului Mării Negre, iar pentru noi se complicaseră.

In jocul combinaţiilor de politică internaţională, preţul alianţei ruseşti împotriva puterilor centrale, trebuia să fie stăpânirea strâmtorilor. Acorduri diplomatice categorice, asupra cărora nu mai încape, astăzi, nici o îndoială, stabiliseră acest lucru printre punctele de lichidare ale marelui războiu. Rusia ţaristă avea să ajungă la stăpânirea strâmtorilor, prin victoria aliaţilor, dacă nu isbucnea revoluţia bolşevică.

A fost un mare noroc pentru noi, revoluţia aceasta, care ne-a scăpat de stăpânirea rusească a strâmtorilor.

Pacea dela Lausanne din 1923, prin convenţia specială a strâmtorilor, înlocuind regimul convenţiei colective dela 1841, *a lărgit libertatea de trecere prin Bosfor şi Dardanele*. Anume, la Lausanne, s'a îngăduit *şi trecerea vapoarelor de război* ale tuturor Statelor, la fel cu a celor de comerţ, în *orice* vreme de pace sau de războiu, — dacă Turcia rămânea neutră.

Chiar când Statul dela strâmtori s'ar fi găsit în stare de războiu, el tot era îndatorat să asigure libertatea de navigaţie a neutrilor, dar avea, fireşte, putinţa să-şi exercite drepturile de beligeranţă împotriva inamicilor cu cari s'ar fi găsit în luptă.

Pentru atingerea supremului scop: libertatea permanentă de trecere între Marea Neagră şi Mediterană, pacea dela Lausanne *a demilitarizat* zona strâmtorilor în anumite limite, *a înfiinţat o Comisie internaţională cu sediul* la Constantinopole, ca să controleze respectarea prevederilor noului regim, şi a *instituit o garanţie anglo-franco-italo-japoneză,* sub patronajul Societăţii Naţiunilor, împotriva oricărei primejduiri, cu forţa, a strâmtorilor.

Toate aceste măsuri au fost cu putinţă mai ales datorită faptului că Turcia, renăscută prin revoluţia naţională, îşi strămutase capitala dela Constantinopole la Ankara.

In sfârşit, regimul dela Lausanne *a interzis orice taxe* asupra navigaţiei internaţionale, afară de plata contraserviciilor efectiv făcute vaselor în trecere prin strâmtori, curmând abuzul taxelor practicate în decurs de veacuri.

Un singur punct criticabil se poate găsi în textul dela Lausanne: fixarea unui maximum de forţe navale neriverane, cărora li se îngăduia, în timp de pace, să intre în Marea Neagră, — limită dusă până la egalitatea cu cea mai puternică forţă navală aparţinând unui Stat riveran. O asemenea limită convenţională păstra Mării Negre un caracter deosebit de al celorlalte mări libere şi dechise tuturor, de pe suprafaţa globului.

Pentru noi, Românii, cari nu avem altă eşire la mare, o asemenea rezervă convenţională era plină de primejdii. Ea cuprindea un rest al trecutului întunecat, adică o ameninţare permanentă de a vedea, cândva, din nou, Marea Neagră închisă, prin transformarea într'un lac lăuntric al stăpânului dela strâmtori, aşa cum a fost, multă vreme, după venirea Turcilor în Europa.

Cu toate acestea, regimul dela Lausanne, a însemnat un mare progres faţă de trecut şi s'a apropiat foarte mult de regimul ideal, din punctul de vedere al intereselor noastre naţionale, anume: *de libertatea deplină a strâmtorilor şi de recunoaşterea Mării Negre ca o mare liberă întru totul, ca orice altă mare deschisă de pe suprafaţa globului.*

Dar regimul acesta a fost revizuit la Montreux, în 1936, şi în aşa fel încât s'a făcut un mare pas înapoi, prin comparaţie cu regimul dela 1923.

Desigur, remilitarizarea strâmtorilor cerută de Turcia, se poate justifica pe urma schimbărilor din politica internaţională, care au golit de conţinut garanţia anglo-franco-italo-japoneză dela Lausanne, pentru siguranţa strâmtorilor demilitarizate în caz de primejdie.

Revizuirea dela Montreux ne-a adus *desfiinţarea Comisiei internaţionale,* care constituia, simbolic, o garanţie şi avea un înţeles adânc faţă de trecut, ca şi pentru viitor, complectând regimul internaţional dela gurile Dunării.

S'a spus, pe bună dreptate, că gurile Dunării sunt, cum şi sunt de fapt, la strâmtori. De unde urmează că Statele care stăpânesc gurile Dunării şi strâmtorile, nu sunt şi nu pot fi decât reprezentanţii sau mandatarii unor interese legitime de ordin internaţional, adevăraţii garanţi ai siguranţei unui drum liber de tranzit pentru toată lumea, în condiţii de perfectă egalitate.

Noua convenţie, din păcate, *a accentuat caracterul deosebit al Mării Negre* printr'o reglementare *mai severă* a trecerii strâmtorilor de către vasele de război, ca şi prin *limitarea tonajului forţelor navale,* ce pot pătrunde în această mare, dar, mai ales, prin *limitarea timpului de şedere* (la maximum 21 zile) al unor asemenea forţe navale neriverane, în Marea Neagră, bine înţeles pe timpuri de pace.

In caz de primejdie de război sau de conflict armat, între diferite State, Turcia poate, de acum înainte, închide strâmtorile, *de câte ori se va socoti ameninţată,* sub garanţia recursului celor interesaţi contra închiderii la o procedură complicată şi greoaie. Cât despre funcţionarea pactelor de asistenţă terestră şi maritimă, în caz de agresiune contra vreunui Stat riveran din Marea Neagră, ajutorarea lui pe mare, dinspre Mediterana, este condiţionată de participarea Turciei, suverană pe strâmtori, la sistemul respectiv de asistenţă.

Desigur, Inţelegerea balcanică şi prietenia tradiţională cu Turcia ne dau, pentru moment, toată liniştea sufletească, dar sistemul acesta poate cuprinde, în el, o atingere a libertăţii noastre politice, pe viitor.

In sfârşit, la Montreux, *s'au consfinţit taxele de navigaţie* asupra vaselor care trec prin strâmtori, contrar prevederilor dela Lausanne şi fără nici o justificare de principiu sau de fapt.

Intr'adevăr, principial, *libertatea şi gratuitatea* trecerii prin strâmtorile *naturale* de pe întreaga suprafaţă a globului, e demult consfinţită. La Gibraltar, ca şi la strâmtoarea Magellan din sudul Americei, nu se plăteşte nimic, iar la strâmtorile dintre Baltica şi Marea Nordului taxele vechi, care se încasau odinioară, au fost răscumpărate, odată pentru totdeauna, printr'o sumă globală plătită pe temeiul tratatului dela Copenhaga din 1857. Bosforul şi Dardanelele fiind strâmtori naturale, taxele de navigaţie, *indiferent de numele* ce l'ar purta, nu sunt admisibile, în afară de contravaloarea unor servicii real prestate vaselor în trecere. Iată, prin urmare, că şi în fapt, *aceste taxe nu pot fi îndreptăţite,* cum ar fi cazul la strâmtorile artificiale, adică la canalurile construite de mâna omenească şi a căror întreţinere în serviciul navigaţiei impune cheltuială (Canalul Panama, cel dela Suez, canalul Corint, canalul Kiel, etc.).

Recunoaşterea convenţională a acestor taxe constitue o gravă primejdie pentru viitor. De altfel, atitudinea foarte rezervată a delegaţiei sovietice în lucrările dela Montreaux, când delegaţii români au dat o luptă zadarnică împotriva acestor taxe, — fiindcă nu se prevăzuse din partea noastră nici o rezervă în perioada pregătitoare a conferinţei însăşi —, fac lesne de înţees, pentru oricine, primejdia consfinţirii convenţionale a taxelor.

Osebit de aceasta, *taxele consfinţite înseamnă o sarcină mai mult pe seama economiei noastre naţionale, ca şi a tranzitului internaţional pe Dunăre,* unde se ştie că lucrările necesare dela porţile de fer, ca şi cele dela gurile fluviului, fac de neînlăturat taxele ce sunt echivalentul serviciilor aduse navigaţiei. Cu alte cuvinte, drumul apelor noastre e stingherit şi scumpit de acum prin taxe în *trei* puncte şi anume: la porţile de fer, la gura Sulinei şi la strâmtori.

Neam de agricultori şi de ciobani, popor trăit mai mult la munte, ca într'un loc natural de refugiu în vremuri de restrişte, potrivit zicătoarei „codrul frate cu Românul", — noi n'am avut o tradiţie marinărească şi nici o prea răspândită înţelegere a importanţei problemelor privitoare la apele noastre, la Dunărea şi la Marea noastră. Aşa s'ar explica, fără ca să poată fi scuzate, greşala mai veche în chestia Dunării, despre care a scris Kogălniceanu la 1882, ca şi politica noastră din urmă, cu atitudinea curioasă din sânul conferinţei dela Montreux când a fost tăgăduit de o delegaţie prezentă, caracterul de mare liberă al mării noastre, al Mării Negre, în contrazicere cu delegaţiile engleză şi japoneză, *fără ca delegaţii români să fi rostit un singur cuvânt de protest împotriva unei astfel de pretenţii.*

Aceasta însemna să nu fim pătrunşi de adevărul că misiunea noastră „providenţială" la gurile Dunării se întinde mult mai departe: suntem purtătorii de cuvânt ai intereselor obşteşti din bazinul dunărean, în materie de libertatea strâmtorilor Mării Negre. Avem dreptul, dar şi îndatorirea să ne spunem cuvântul în această problemă covârşitoare, atât pentru apărarea propriilor noastre interese, cât şi ca mandatari ai intereselor generale.

Toate foloasele aşezării noastre la gurile Dunării atârnă de chipul cum vom şti să ne împlinim misiunea aceasta „providenţială" de purtători de cuvânt şi de reprezentanţi ai interesului european.

Insemnătatea politică internaţională a României atârnă, în viitor, de libertatea strâmtorilor, după cum independenţa noastră economică şi politică a fost, în trecut, un simplu reflex al regimului Mării Negre.

Regret că timpul nu-mi îngădue să amintesc chiar acum, cel puţin în treacăt, despre marile înfăptuiri ale politicei noastre economice şi navale din ultimii opt ani, pentru înzestrarea porturilor şi a navigaţiei atât pe Dunăre cât şi pe mare, deşi la Montreux diplomaţia noastră nu s'a dovedit la înălţimea acestor înfăptuiri.

Voi repeta spre încheere:

Dunărea şi Marea Neagră alcătuesc una şi aceiaşi problemă fundamentală a politicei noastre naţionale, de libertate şi de neatârnare.

Oricât s'ar vorbi despre ea, nu se va vorbi, niciodată, prea mult.

Azi chiar e mai bine ca oricând, să vorbim, mereu, fiindcă trebue să ne sporim încrederea în viitorul nostru şi, totodată, să-i facem şi pe alţii să priceapă că numai o Românie puternică îşi poate împlini, cu succes, misiunea „providenţială".

Numai o Românie puternică poate fi garanţia nepărtinitoare a tranzitului internaţional, care-i drumul păcii şi al interesului obştesc.

Prof. Univ. N. DAŞCOVICI

FABRICA DE AVIOANE - ING. GR. C. ZAMFIRESCU.
BUCURESTI
Secţia Navală Construeşte: vapoare până la 30 tone, yachturi de cursă şi croasieră până la 30 tone, yolle, şalupe cu motor, gig-uri, skiff-uri, caiac-uri şi bărci universale.-
Secţia Radio Construeşte: aparate cu lămpi TUNGSRAM
Super-Melody - 4+2 lp.
Melody - 2+1 lp
Super-Melody - 5 lp bat
Fabrica: str. Popa Lazăr № 11-15 Telef. 2.5349
Magazin: str. I. Ghica № 1 Telef. 4.80 28.

Problema marinei comerciale în cadrul planului economic

III

de avocat Virgil Vasiliu,
doctor în drept

(urmare şi sfârşit)

Subvenţii *directe* au fost acordate armatorilor de toate statele maritime, inclusiv Anglia care profesase un dispreţ suveran pentru sistemul primelor de navigaţie. Aceste subvenţii se acordă companiilor de navigaţie cari întreţin linii regulate de pasageri şi corespondenţă. In Franţa ele se acordau pe bază de convenţiuni parţiale, considerându-se că, asigurând un serviciu regulat între diferite porturi, companiile de navigaţie îndeplinesc un adevărat serviciu public, la a cărui existenţă şi desvoltare Statul este interesat în cel mai înalt grad. După războ aceste convenţiuni au luat caracterul unei regii interesate, Statul rezervându-şi pe de o parte dreptul de a participa la beneficii, dar pe de alta acoperind deficitul de exploatare.

In această privinţă decretul lege pentru înfiinţarea unei societăţi de transporturi maritime în România se inspiră în mare parte din sistemul francez pe care însă îl duce mai departe, asigurând nu numai o garanţie împotriva pierderilor, dar şi un minimum de beneficiu (7%) capitalului particular, participând în întreprindere. Este, fără îndoială, o măsură radicală destinată a crea atracţia necesară participării capitalului particular, dar care în acelaş timp, din cauza sarcinelor ce le va creia asupra bugetului Statului, împiedecă să se păşească cu un ceas mai devreme la punerea ei în aplicare.

12. — Subvenţiile acordate companiilor de navigaţie pentru întreţinerea de linii regulate sunt un mijloc eficace pentru a putea da viaţă acestor linii extrem de costisitoare, — ele însă presupun în prealabil creerea unei flote comerciale, în care scop Statele au fost nevoite să acorde armatorilor un sprijin şi mai complect.

In această ordine de măsuri cităm în primul rând avansurile acordate armatorilor, avansuri acoperind până la 70% din valoarea vaselor [30]). In modul acesta Franţa a activat reînoirea flotei sale după război. Tot astfel pentru construcţia de unităţi importante, Statele au acordat împrumuturi ieftine şi pe termen lung companiilor de navigaţie. Fără aceste avansuri, fără îndoială nu s'ar fi putut construi transatlanticele gigantice ca Normandie şi Queen Mary.

Inainte de război, Austria îşi crease o flotă importantă printr'o politică navală care cuprindea o serie de măsuri printre cari fără îndoială cea mai eficace a fost acordarea de împrumuturi fără dobândă, rambursabile în rate mici. Deasemenea pentru încurajarea curselor lungi. Austria *restituia* companiilor ce practicau navigaţia dincolo de canalul de Suez, taxele plătite cu această ocazie.

Aceiaşi restituire este acordată armatorilor şi de Suedia şi Statele Unite ale Americii de Nord.

Rusia ţaristă imaginase o serie de măsuri destinate a da un avânt deosebit marinei sale comerciale. Astfel armatorii ruşi se bucurau de împrumuturi de încurajare, precum şi de participarea Statului cu 50% din valoarea vaselor, ambele restituibile în 20 ani, fără dobândă. Deasemenea Statul înfiinţase un institut de asigurări [31]) pentru asigurarea vaselor ruseşti cu o primă foarte mică în scop de a scădea cât mai mult cheltuelile de exploatare. In sfârşit Statul suporta ½ din preţul cărbunilor consumaţi de vasele ruseşti.

13. — Inainte de război, Germania îşi crease o flotă comercială puternică datorită unui complex de măsuri protecţioniste care asigurau vaselor sub pavilion german un trafic important de călători şi mărfuri.

Astfel emigraţii cari treceau prin Germania pentru a se îmbarca într'unul din porturile sale, erau nevoiţi să cumpere un bilet combinat de cale farată cu unul din marele transatlantice sub pavilion german [32]). In aceiaşi ordine de măsuri, Germania a dus o politică de *tarife feroviare preferenţiale* pentru mărfurile sale exportate în Africa Orientală şi în Orient. Deasemenea un stimulent eficient în această privinţă a fost şi creerea de *tarife combinate* care făceau ca mărfurile să prefere vasele sub pavilion german [33]).

După război Germania a trebuit, în urma confiscării vaselor ei, să procedeze la reconstrucţia flotei comerciale. Pentru aceasta Statul a început prin a lua asupra lui o bună parte din valoarea vaselor ce se construiau, avansând sumele respective cu titlul de despăgubiri de război, acordate companiilor de navigaţie a căror unităţi au fost confiscate de aliaţi în contul despăgubirilor de război. Ulterior Germania alocă credite masive — cum este cel din 1925 în valoare de 50 milioane mărci — pentru reconstrucţia flotei comerciale. Azi Germania ocupă locul al 8-a din lume, adică imediat înaintea Italiei [34]) cu aproape 4 milioane tone.

Anglia n'a rămas nici ea indiferentă faţă de flota sa comercială şi în afară de participarea Statului la construcţia nouilor unităţi, a acordat vaselor sub pavilion englez o serie de avantagii sub formă de scutiri de taxe de port, de taxe de far, cari sunt destul de ridicate, precum şi de obligaţia de a avea un pilot pe Tamisa. Deasemenea, impunând tuturor vaselor ce ating porturile engleze, un minimum de personal, unităţile mai vechi ale celorlalte ţări se găseau în inferioritate faţă de vasele moderne cu care este dotată marina engleză. In timpul din urmă Anglia a dus o politică sistematică de reînoire a unităților mai vechi, acordând o primă pentru demolirea lor și înlocuirea cu construcții noui 35).

---

[30]) Anglia a practicat această politică de avansuri încă din 1903.

[31]) Importanţa acestei chestiuni n'a scăpat armatorilor greci cari au propus înfiinţarea unui institut de asigurări în cadrul comitetului Maritim al Inţelegerii Balcanice.

[32]) Polonia azi pune tot felul de piedici emigranţilor evrei, silindu-i să se îmbarce pentru efectuarea parcursului Constanţa-Haifa, pe vasele companiei poloneze, sustrăgând astfel pasagerii destinaţi vaselor româneşti.

[33]) Şi la noi s'a inaugurat o astfel de politică tarifară însă ea nu creaza încă suficiente avantagii pentru a atrage traficul pe vasele româneşti. Dealtfele la noi se pune în prealabil problema măririi parcului de vase care este cu totul insuficient.

[34]) Journal de la Marine Marchande, numărul din 14 Iulie 1938, pg. 1061—1063.

Printre măsurile de desvoltare a traficului maritim trebue să menționăm și creerea de zone libere cari atrag un important trafic și deci oferă un debușeu de primul ordin pentru industria transporturilor maritime din țările respective.

La noi s'a încercat în diferite rânduri organizarea unor astfel de zone libere în porturile maritime, promulgându-se diferite legi în acest scop, însă până acum nu s'a putut păși la punerea lor în aplicare, deși situația României, de țară de transit pentru Europa Centrală ar oferi un câmp de desvoltare unic acestor zone.

14. Industria transporturilor maritime a avut din cele mai vechi timpuri nevoe de capitaluri importante pentru a face față investițiunilor și cheltuelilor de exploatare 36). Cu desvoltarea vaselor moderne, nevoile de credit s'au mărit considerabil, cheltuelile unui singur voiaj atingând sume cari depășesc chiar posibilitățile unei companii puternice de navigație. Pe de altă parte garanția pe care o oferă aceste societăți se consumă pe măsură ce vasul se învechește, astfel că capitalurile sunt mai puțin atrase de aceste întreprinderi decât de imobile.

Pentru a remedia acestei situații, statele au căutat fie să gireze împrumuturile acordate armatorilor, fie să facă față singure nevoilor de credite ale industriei transporturilor maritime.

Astfel Anglia printr'o lege din 1921 — Trade Facilites Act — autoriză Ministerul de Finanțe să garanteze orice împrumut acordat până în 1927 întreprinderilor destinate a micșora șomajul, marinei comerciale fiindu-i alocată o cotă de pese 30% din creditele astfel garantate.

O măsură similară de garantare a creditelor acordate armatorilor a fost luată de Statele Unite ale Americii de Nord prin legea — Construction loan fund, — remaniată în 1928 prin legea cunoscută sub numele Jones White Act.

Italia creează în acelaș scop în 1916 un Institut de credit maritim destinat a furniza credite ieftine armatorilor. După războî ea urmărește cu perseverență o politică de modernizare și mărire a parcului de vase comerciale, într'un ritm din ce în ce mai viu. Nu mai departe anul acesta în luna Iunie, ministrul marinei a putut anunța că în acel moment Italia are în construcție 450.000 tone vase comerciale 37). Rezultatul acestui efect a fost mărirea traficului cu 21% în 1937 față de anii precedenți, și trecerea Italiei în ordinea importanței tonajului, înaintea Franței 38).

In Japonia, ființează o Bancă de credit maritim sub controlul direct al Statului.

Turcia a creat de curând un institut complex de finanțare și control a marinei comerciale — Deniz Bank 39) dotat cu credite importante pentru a putea proceda la construcția marinei comerciale 40).

Deosebit de instructive sunt eforturile făcute în această direcție de Franța. Pentru a putea face față traficului intens din timpul războiului Franța acordă prin legea din 19 Aprilie 1915, garanția Statului pentru plata contului vaselor cumpărate de armatorii francezi din Anglia 41). Garanția acoperea până la ¾ din valoarea vasului, armatorul fiind însă ținut să cedeze Statului o ipotecă de primul rang destinată a asigura recuperarea sumelor avansate 42).

Tot în timpul războiului statul francez acordă în 1917 un credit de 160 milioane franci pentru construcții și cumpărări de vase.

Dar în afară de avansurile și subvențiile acordate companiilor de navigație, Franța a creat un institut de credit destinat a da toată desvoltarea dorită ipotecii maritime. Prin legea dela 1 August 1928, Creditul Funciar francez este autorizat în baza convenției încheiată cu Statul, să emită obligațiuni ipotecare maritime cari vor fi privilegiate asupra creanțelor împrumutului acordat armatorilor.

Imprumuturile acestea sunt rambursabile la termene fixe în cinci ani sau în anuități timp de 20 ani. Mai mult, Statul lua asupră-i 50% din dobânda plătită de armator cu condiția ca restul ce va cădea în sarcina acestuia să nu fie sub 4%. Pentru a nu greva însă prea greu bugetul Statului, se fixa o limită împrumuturilor acordate pe baza acestei legi, — și anume la 200 milioane franci pe an sau în total 1 miliard în timpul celor 5 ani.

15. — Diferitele sisteme practicate de statele maritime pentru desvoltarea flotelor lor comerciale, eforturile constante făcute în acest scop de aceste state, sunt o dovadă vie că chiar țările cu o puternică tradiție maritimă, n'au putut lăsa marina lor comercială fără un sprijin puternic. Și cu cât se înmulțeau mijloacele puse la dispoziția armatorilor în anumite țări, cu atât celelalte țări se vedeau constrânse să vină în ajutorul flotelor lor pentru a putea rezista concurenței pe care le-o făceau unitățile mari și rapide construite prin mijloacele financiare puse la dispoziția armatorilor.

In situația aceasta credem că ceerea unei marine comerciale particulare românești a fost împiedecată pe de o parte de lipsa de credite ieftine — consecință directă a indigenței pieții financiare dela noi — iar pe de alta de absența unor măsuri protecționiste care să pună pe armatorul român pe picior de egalitate cu armatorii străini.

Iată dar cele două cauze mai mari cari au împiedecat desvoltarea unei industrii naționale a transporturilor maritime și cari trebuesc avute în vedere la al-

---

35) Prin legea din 1935—Scrap and Build Scheme, — Anglia pune la dispoziția armatorilor credite ieftine cu 3%, rambursabile în 12 ani, cu condiția ca pentru fiecare tonă de vas nou să se distrugă două tone de vas vechi. Din maximul prevăzut de £ 10 milioane, armatorii englezi n'au utilizat decât £. 3.664.360. Journal de la Marine Marchande, Nr. din 10 Iunie 1937, p. 809.

36) Starea dependentă a transporturilor maritime din evul mediu de traficul maritim și concentrarea acestor activități, azi diferențiate, în mâna aceluiași cercetător de debușeuri, au făcut ca problema creditului naval să găsească o soluție imediată în directă legătură cu însăși desvoltarea comerțului.

37) Journal de la Marine Marchande, Nr. din 14 Iulie 1938. Deasemenea decretul-lege din 10 Martie 1938, de la Marine Marchand, 25 Aug. 1938, p. 1283.

38) In 1914, Italia era a 8-a țară din lume ocupând deci un loc după Franța. Azi Italia este a șasea țară din lume, având un tonaj de 3.323.000 tone.

39) Capitalul acestei Instituțiuni creată prin legea din 24 Dec. 1937 este de peste 5 miliarde lei. Ea mai are sub control toate întreprinderile, porturile, docurile și în general tot ce este în legătură cu viața maritimă, realizând astfel o concentrare a acestei vaste activități. V. o dare de seamă complectă în Marea Noastră, 1938, Nr. 6, p. 253.

40) Azi Turcia are comandate la șantierele germane o serie de 12 unități, reprezentând peste 60.000 tone.

41) Vase provenite din prize.

42) Alte obligațiuni erau: Asigurarea contra tuturor riscurilor; stipularea unei penalități în caz de vindere a vasului unui străin înainte de a expira 5 ani dela încheerea războiului.

cătuirea unui plan de ansamblu pentru creerea unei flote naționale.

16. — Soluția preconizată de Decretul Lege pentru înființarea unei societăți având ca scop exploatarea transporturilor maritime, reprezintă, fără îndoială un progres sensibil către interesarea capitalurilor particulare în această industrie. Posibilitățile pe care le au societățile comerciale de a-și mări capitalul, apelul pe care-l pot face la creditul personal prin emisiunea de obligațiuni sunt de deasemenea mijloace puternice pentru achiziționarea și exploatarea unui parc însemnat de vase [43]).

Pentru a da însă toată încrederea în această întreprindere va trebui ca Statul să vină să-și dea girul său, fără de care capitalurile nu găsi acel element de siguranță și rentabilitate care să le atragă.

Acest gir va trebui însă să fie însoțit de o serie de măsuri protecționistă, cum este scutirea masivă de impozite, timbru de aviație și alte sarcini care apasă greu exploatarea comercială de azi.

Nu trebue deasemenea neglijat nici elementul de stabilitate în administrația întreprinderii, element atât de necesar unei bune exploatări și care se poate asigura printr'o politică de cât mai largă autonomie și o cât mai discretă intervenție a Statului [44]).

Legea prevede că Statul va participa cu cel puțin 55% din capitalul societății. Dacă considerăm că în 1940 vasele comandate pentru S. M. R. reprezintă aproape 1 miliard lei, la care adăugând valoarea celorlalte unități precum și a bunurilor azi în exploatarea acestui serviciu, se va putea cu ușurință pretinde un aport de 1 miliard lei. Această sumă reprezintă un tonaj de aproximativ 50.000 tone, care va veni să mărească parcul de vase de azi, sau să înlocuiască unitățile prea vechi și cu o exploatare costisitoare. Garanția pe care o oferă Statul este asigurarea unui dividend de cel puțin 7%, garantându-se în acelaș timp și valoarea aur a acestui dividend în raport cu cursul leului în ziua subscripției. Aceasta însemnează că cu o mică cheltuială în plus se asigură exploatarea unei întreprinderi de două ori mai puternice decât cele de azi. Pentru că Statul azi contribue la bugetul S. M. R. cu peste 50 milioane lei, ceeace însemnează că mai e nevoe de un surplus de 20 milioane aproximativ pentru a acoperi dividendul de 7% celor 45% din acțiunile deținute de particulari, — sumă ușor de găsit dacă ne gândim la importanța navlurilor câștigate pentru flota comercială a țării.

Nu este exclus ca prin mărirea parcului de vase, deficitul de azi să poată suferi o modificare în plus, însă credem că printr'o exploatare rațională și prin înlocuirea vechilor unități se va putea realiza dacă nu un beneficiu, cel puțin un buget echilibrat astfel ca singura sarcină a Statului să rămână aproape egală cu aceia rezervată azi Serviciului Maritim Român, cu care se va putea acoperi dividentul de 7%.

Nu trebue să se uite că flota română se bucură de anumite avantagii naturale care o vor face să poată lupta cu succes împotriva concurenței străine; acestea sunt mâna de lucru, combustibilul și aprovizionarea ieftină. Dacă luăm ca element de comparație marina comercială italiană care se găsește sub acest raport desavantajată, vedem că subvenția pe care o acordă Statul armatorilor italieni, se ridică anual la 2 miliarde lei pentru o flotă de 3.323.000 tone [45]), cu alte cuvinte Statul italian cheltuiește pentru întreținerea flotei sale aproximativ 600 lei pe tonă. Este suma pe care o debușează azi Statul român cu minuscula sa flotă exploatată de Serviciul Maritim Român. Aceasta însemnează că o întreprindere particulară va putea întreține o flotă comercială cu o subvenție anuală și mai redusă, având în vedere diferențele de prețuri la anumite materii prime necesare acestei industrii.

17. — Solicitudinea pe care conducătorii noștri au arătat-o diferitelor industrii terestre, sacrificiile impuse marelui public pentru crearea și desvoltarea acestor industrii trebuesc să intervină cât mai curând și pentru industria transporturilor maritime. Orice întârziere reprezintă o pierdere considerabilă a economiei naționale, o sarcină grea în balanța comercială.

Soluția practică nu poate însă veni decât dacă problema este tratată în cadrul unor măsuri de mare anvergură, a unui plan vast de construcții și finanțare, eșalonat pe o perioadă de 5—10 ani.

Momentul este prielnic elaborării acestui plan, acum când s'a creat un organism care să coordoneze eforturile tuturor departamentelor și să pregătească planul de desvoltare economică a României. Printre problemele care fac obiectul orientărilor generale pe baza cărora urmează să se alcătuiască acest plan economic — se află și problema transporturilor alături de chestiunile tarifelor și a drumurilor. Credem însă că problema marinei comerciale românești este prea importantă și ridică prea multe dificultăți în calea realizării ei pentru a nu face *obiectul unui capitol special.*

18. — In vederea elaborării unui plan special de reconstrucție și mărire a industriei transporturilor maritime, prezentăm câteva sugestii cari dacă nu vor putea fi primite în litera lor, vor deschide cel puțin calea unor cercetări mai sigure în alte direcții.

Astfel credem că fondurile necesare finanțării acestei industrii se vor putea crea printr'o contribuție a industriilor protejate cari se bucură de un regim vamal protecționist, repartizându-se astfel eforturile pe care le face consumatorul român între industria terestră și cea maritimă. Această contribuție poate fi stabilită condiționându-se acordarea beneficiului legii pentru încurajarea industriei naționale de subscrierea unui număr de obligațiuni sau acțiuni ale industriei maritime. In modul acesta se va interesa întreaga activitate industrială a țării la desvoltarea industriei transporturilor maritime, producându-se acel avânt inițial care va putea fi baza unei înfloritoare flote comerciale particulare.

Nu trebue iarăși neglijat aportul important pe care l'ar putea da băncile cari prin raporturile lor cu Banca Națională pot fi antrenate într'o mișcare de investiții prin contribuția lor la cererea unui institut de credit maritim.

Deasemenea se va putea impune o participare a importatorilor și exportatorilor la creerea unui astfele de institut de credit. In adevăr controlul pe care-l exercită azi Statul asupra întregii activități comerciale a țării este un prilej unic pentru a inaugura o politică vastă de construcții navale. Pentru că este dăunător economiei naționale ca din sacrificiile făcute de massa consumatorilor, din contribuția deghizată impusă acestora, să nu se destineze nici o parte pentru o industrie atât de utilă cum este industria transporturilor maritime. Odată acest principiu câștigat, metoda de realizare va fi ușor de elaborat de către tecnicieni.

---

[43]) Debușeul acestei industrii ar fi asigurat pentrucă mărirea parcului de vase S. M. R. s'a tradus în 1929 printr'o creștere sensibilă a traficului deservit de acest serviciu, cf. E. A. Popa, op. cit. pg. 14.

[44]) Comisiunea Maritimă a Statelor Unite elaborând un proect de reconstrucție a flotei comerciale americane, preconizează pe lângă subvenții directe, asigurarea stabilității prin neintervenția Statului. Journal de la Marine Marchende, 10 Iunie 1937, p. 809.

[45]) Journal de la Marine Marchande Nr. din 16 Iulie 938.

In această ordine de idei ne gândim la stabilirea unui impozit special pe permisul de import sau export, care să alimenteze fondurile unui institut de Credit Maritim. Deasemenea s'ar putea condiționa eliberarea acestor permise de import sau export sau acordarea de anumite scutiri, etc., de subscrierea unui număr de obligațiuni în proporție cu valoarea operațiunilor solicitate — obligațiuni emise de un institut de credit maritim sau direct de compania de navigație [46]).

Insfârșit credem că o obligațiune similară poate grevà industria care realizează beneficii importante din comenzile de armament ale Statului, precum și industria petroliferă care realizează beneficii considerabile, secătuind țara de una din avuțiile care va lăsa un gol mare în economia națională.

19. — Ori care ar fi modalitatea prin care se va angrena industria transporturilor maritime în cadrul economiei naționale „este neîndoelnic că câștigul pe care-l va aduce această industrie va răscumpăra cu prisosință eforturile făcute. Importanța ei este pe deplin dovedită, căci valoarea navlurilor plătite flotelor străine depășește cu mult plățile făcute străinătății pentru ori care din produsele industriale importate anual. Este vorba deci de o pierdere care apasă greu asupra balanței noastre comerciale și pe care avem datoria s'o înlăturăm cu un ceas mai devreme.

De aceia orice efort, orice sacrificiu pentru a recupera o parte din acest venit considerabil prin desvoltarea marinei naționale se justifică cu prisosință și cată a fi făcute în cadrul unui plan vast de construcție a marinei comerciale românești [47]). Pentrucă în lipsa unei puternice rectificări a condițiunilor actuale de desvoltare a acestei industrii în România, flota de comerț se va limita aproape la parcul redus de vase al Statului, rămânând mereu să plătim tribut vaselor străine pentru transporturile ce în mod natural ar trebui să fie efectuate de pavilionul național.

---

[46]) S'au impus la noi contribuții inechitabile sub formă de participare la construcția imobilelor instituțiilor publice, de câte ori se adresa o cerere de orice natură acestor instituții; dacă nu s'ar încerca această metodă acolo unde nu se zmulg banii celor nevoiași și unde acești bani nu sunt definitiv pierduți, deoarece ei sunt încorporați în obligațiuni sau acțiuni?

[47]) De curând dela Galați a pornit o inițiativă fericită de organizare a puținei flote particulare pe care o avem în cadrul unei asociații care să provoace pe lângă factorii competenți solicitudinea necesară. V. Organizarea flotei noastre particulare, Universul Nr. 202, 28 Iulie 1938.

CROASIERE
pe toate mările lumii
CALATORII
de studii și agrement

EXCURSIUNI
în țară și străinătate
CURE FORFETARE
în orice stațiune balneară

BILETE DE CALATORIE
române și internaționale
pentru tren, vapor și avion
EXCURSIUNI SĂPTĂMÂNALE la PARIS și ISTANBUL
LA TOATE AGENȚIILE DIN ȚARA ALE
ORGANIZAȚIEI NAȚIONALE ROMÂNE DE VOIAJ ȘI TURISM
EUROPA
CENTRALA: BUCUREȘTI, STR. DOAMNEI No. 1
AGENȚII IN CAPITALĂ:

Calea Victoriei No. 28, Tel. 4.27.25
Palatul Fundației Carol I, Tel. 3.80.83
România, Cal. Victoriei 94 Tel. 3.06.62
Const. Mille No. 7—11, Telef. 4.10.04
Helveția, Cal. Victoriei 18, Tel. 3.49.40
Express, Str. Lipscani 20, Tel. 4,56.38
România, Bd. Take Ionescu No. 1, Tel. 2 41.21

Solemnitatea dist

comemorând furtuna întâmp

pe M

Solemnitatea distribuirii medaliilor-mărturii oferite de Liga Navală comandantului, ofiţerilor, maeştrilor şi echipajului distrugătorului „Regina Maria", ne putând avea loc la Ziua Marinei, s'a desfăşurat în ziua de 9 Octombrie, în prezenţa d-lui General Adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului şi Marinei.

Au fost prezenţi pe lângă comandanţii superiori din marina militară şi directorii marinei comerciale, comitetul regional al filialei Constanţa, parte din comitetul central al L. N. R.: Amiral Gheorghiu, secretar general al Min. Aerului şi Marinei; Amiral P. Bărbuneanu, Comandantul Marinei Regale; Amiral Coandă, vice-preşedinte al Ligii Navale; Amiral Schmidt Victor, C-dantul Forţelor Maritime; Amiral Rosca, C-dantul Diviziei de Dunăre; A-ral Boerescu, preşed. consiliului de ad-ţie al S.M.R.; C. Mihalopol director g-ral P.C.A.; Ing. Vardala, subdir. P.C.A.; C-dor Constantinescu G., director general S. M. R.; C-dor Em. Popovici, inspectorul vapoarelor S. M. R.; C-dor Ştefan Popescu, subinspector g-ral al porturilor şi navigaţiei; Prof. Daşcovici, secretar general al Ministerului Educaţiei Naţionale; Emanuel Bucuţă, din Comitetul Central L. N. R.; Inginer Chiriac, directorul portului Constanţa; Demetriad, directorul portului Brăila; C-dor Alexandru Constantinescu; C-dorii Pogonat, Iacomi, Drăghicescu, Măcelaru, C-dor Negulescu (Moş Delamare), secretar g-ral al L. N. R.; Aurel Vulpe şi Dan Alecu, din partea filialei L. N. R. Constanţa; C-dor Sion, fost director g-ral al S. M. R.; Ing. inspector Gică, director tehnic al S. M. R.; C-dor Dumitrescu; C-dor Istrate.

La ora 11 d. ministru se îmbarcă la bordul distrugătorului, după ce primeşte raportul d-lui Amiral Bărbuneanu, Comandantul Marinei Regale şi trece în revistă echipajul.

D. Ministru înmânează decoraţiile respective celor cari au lipsit la Ziua Marinei:

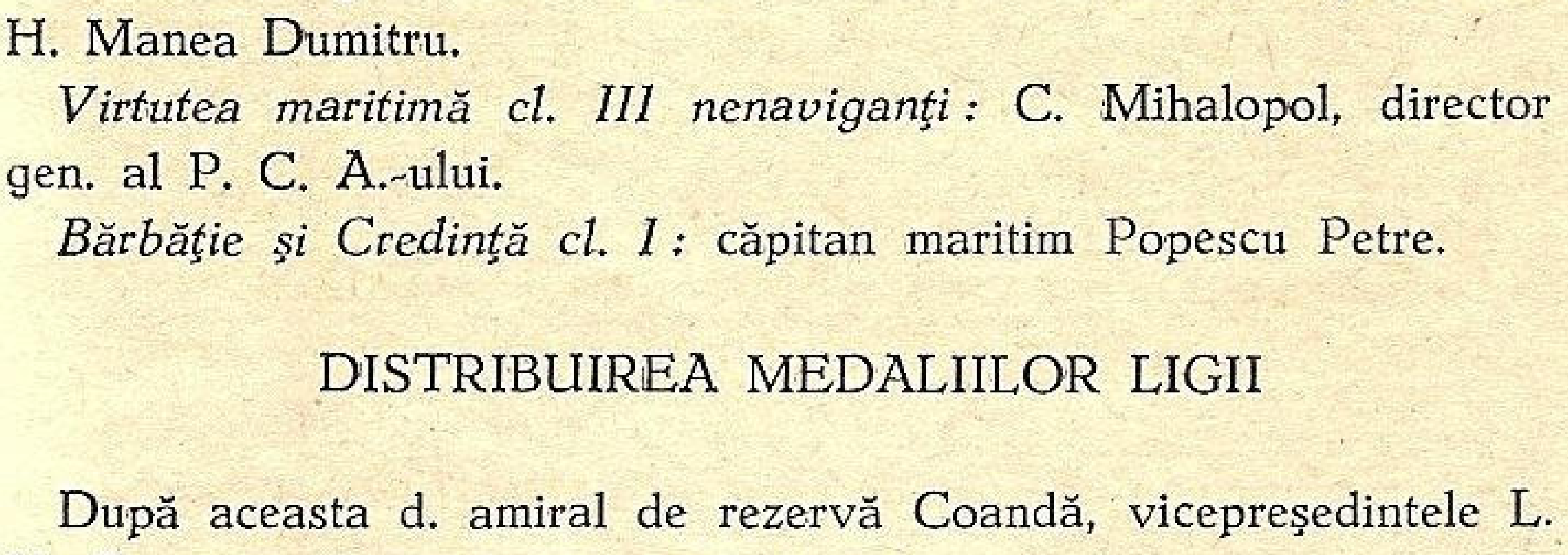
Virtutea maritimă cl. III naviganţi: Cpt. C-dor Măcelaru Horia din Marina Regală, Gheorghe Beler, ofiţer din Marina Comercială, maestru Dumitru Tonea din S. M. R.; Ion Ion, timonier din S. M. R.; mecanic principal Doşcă Zamfir din N. F. R.; mecanic principal Strâmbeanu; pilot şef pensionar Macedon Platon; Dohoreanu Nicolae, sub maestru militar, Titi Ioan din Marina Regală; Simatu Gheorghe din Direcţia Marinei Comerciale; inspector S. H. Manea Dumitru.

Virtutea maritimă cl. III nenaviganţi: C. Mihalopol, director gen. al P. C. A.-ului.

Bărbăţie şi Credinţă cl. 1: căpitan maritim Popescu Petre.

DISTRIBUIREA MEDALIILOR LIGII

După aceasta d. amiral de rezervă Coandă, vicepreşedintele L. N. R., a rostit următoarea cuvântare:



D. general adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului şi Marinei, distribuind decoraţiile

DOMNULE MINISTRU,

Prezenţa Domniei Voastre, la o serbare pur marinărească, pe lângă marea onoare ce ne faceţi, este încă o dovadă de dragostea şi marele interes ce purtaţi armei ale cărei destine le deţineţi astăzi în calitate de Ministru al Marinei.

In nenumărate rânduri, prin dispoziţii şi înfăptuiri, ne-aţi convins că ne putem bizui pe tot sprijinul şi toată bunăvoinţa D-voastră.

Sfânta Scriptură zice: „Voieşte şi vei putea" — rămâne ca noi, toţi marinarii, prin muncă să recâştigăm timpul de vitregie de până mai deunăzi şi să lucrăm din toate puterile noastre pentru propăşirea armei, — şi vom lucra.

Cu acestea zise, în numele tuturor marinarilor, strigăm din toată inima: „Să trăiască Domnul General Paul Teodorescu.

Ura, Ura, Ura!

Apoi, adresându-se bravului echipaj, azi comandat de d. Comandor *Măcelaru Horia,* atunci de d. Cpt. C-dor *Stoianovici C.,* având la bord pe d. Comandor *Dumitrescu G.,* în calitate de comandant superior, rosteşte următoarea mişcătoare cuvântare:

CAMARAZI,

Ne-am întrunit astăzi la bordul acestui distrugător, care poartă un nume atât de scump tuturor marinarilor, pentru a ne reaminti şi îndeplini unele lucruri în legătură cu furtuna ce a avut de întâmpinat în zilele de 4 spre 6 Ianuarie 1938.

O furtună nu este un ce rar în viaţa marinarilor, care de fapt este un lung şir de furtuni. Şi noi ştim că pentru marinari nu-i bucurie mai mare, de cât atunci când cu ajutorul lui Dumnezeu şi vrednicia lor, au izbutit a trece printr'o furtună şi trebue să fie gata a preîntâmpina altele.

Furtuna înfruntată de distrugătorul „REGINA MARIA" în acest an, ca şi furtuna înfruntată de bricul „MIRCEA" la 1888, şi atâtea altele înfruntate de navele noastre de război şi de comerţ în timpul celor cincizeci de ani — dela 1888 la 1938 — sunt dovezi netăgăduite că şi în acest greu câmp de îndeletnicire al marinăriei, geniul românesc se afirmă cu laudă şi destoinicie.

Furtuna din Ianuarie 1938, a avut o deosebită însemnătate; distrugătorului i-a fost dat ca în acest timp să aibă la bord pe MĂRIA SA MARELE VOEVOD MIHAI DE ALBA-IULIA, Moştenitorul Tronului, fiul prea Iubitului nostru Suveran. Aţi avut voi Comandant ,ofiţeri şi marinari ai acestei nave în mâinile voastre soarta Dinastiei noastre, şi de aceia în clipele când voi luptaţi cu furia vântului şi a valurilor, românimea toată dela Rege până la cei din cele mai depărtate colţuri ale Ţării, aveau privirile aţintite spre voi şi cu toţii ne rugăm Atotputernicului pentru isbânda voastră.

Cu încredere în Dumnezeu şi în puterile voastre aţi învins şi datorită vouă Măria Sa a primit botezul Mării în muzica vijelioasă a furtunei şi a viscolului.

Şi fiindcă datina noastră creştinească cere ca toţi cei cari participă la un botez, să primească o mărturie. LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, cu Inalta aprobare a M. S. Regelui, Augustul ei Preşedinte, a bătut mărturia pe care cu multă dragoste v'o imparte,

rii medaliilor L.N.R.

distrugătorul „Regina Maria"

egră

cu recomandarea de a o păstra, pentru ca atunci când departe de aci şi de vremea de azi, veţi depăna şirul amintirilor vieţii voastre, să vă opriţi un minut şi la întâmplarea dela 4—6 Ianuarie 1938, care desigur vă va multumi şi mândri.

Şi acum, urând marinarilor români ca şi de-aci înainte să răzbată cu bine şi vrednicie prin furtunile vremurilor viitoare, strigăm cu toţii din adâncul sufletului nostru românesc şi marinăresc:

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol II,
Trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba Iulia,
Trăiască Marina Română!

D. *Comandor Negulescu*, Secretarul general al Ligei, dă citire următoarei telegrame primite dela d. *Gr. Dimitrescu*, vice-preşedinte de onoare:

D-LUI AMIRAL COANDĂ
Vice-Preşedintele LIGII NAVALE ROMÂNE
Str. Eugen Carada, 7. — Loco

Regretând că nu pot lua parte la înălţătoarea solemnitate de pe bordul navei „Regina Maria" şi la sărbătorirea vitejilor marinari români cari au primit adevăratul botez al mării, eu strig din toată inima: Trăiască Augustul nostru Suveran sub a cărui ocrotire se desvoltă şi propăşesc forţele noastre de apă, trăiască Marele Voevod Mihai, nădejdea de viitor a neamului nostru, al cărui curaj şi sânge rece nu au uimit pe cei ce cunosc tezaurul de însuşiri concentrate în sufletul său, trăiască d-l Ministru al Marinei şi Aerului care cinsteşte cu prezenţa sa această nobilă solemnitate, trăiască Amiralul Coandă, a cărui dragoste şi devotament pentru marina căreia şi-a închinat viaţa, vă rămâne totdeauna o pildă vrednică de urmat, trăiască Comandamentul, ofiţerii şi marinarii noştri, cari prin vitejia şi eroismul lor au binemeritat dela ţară.

Profesor GRIGORE DIMITRESCU
Vice Preşedinte de onoare al L. N. R

Urmează apoi distribuirea medaliilor, fiecărui membru al echipajului, d-lui Emil Paraschivescu, care a comandat atunci nava S. M. R. „Dacia", şi medalii aparte pentru ambele nave, „Regina Maria" şi „Dacia". Fiecare a mai primit o diplomă a L. N. R. şi o broşură cu povestirea celor întâmplate în acele zile de furtună.

SĂRBĂTORIREA D-LUI GENERAL ADJUTANT PAUL TEODORESCU

După terminarea solemnităţii de pe N. M. S. „Regina Maria", invitaţii, în frunte cu d. Ministru au părăsit distrugătorul, care a dat salutul cuvenit cu 17 lovituri de tun şi s'au îndreptat spre motonava „Basarabia" unde marina întreagă a ţinut să sărbătorească crearea Fondului Naţional al Marinei, printr'o masă camaraderească oferită d-lui general Teodorescu.

La scara motonavei d. Ministru a fost întâmpinat de d-nii: *C-dor Constantinescu G.*, directorul S. M. R., C-dor *Em. Popovici*, Inspector S. M. R. şi Căpitan *Marcu*, Comandantul navei.

Seria închinărilor a deschis-o d. Ministru, pentru M. S. Regele Carol II.

D. *Amiral Bărbuneanu*, Comandantul Marinei Regale, a rostit următoarea cuvântare:

In ziua de 23 Septembrie 1938, când s'a semnat de către M. S. Regele decretul lege pentru înfăptuirea fondului naţional al marinei, s'a înscris în istoria marinei o pagină de înaltă solemnitate şi neţărmurită trăinicie.

Această zi în care s'a desăvârşit cel mai de seamă eveniment menit să asigure desvoltarea şi propăşirea viitoare a marinei — nu se va uita niciodată.

Mă gândesc la primii ani după războiul neatârnării dela 1877-1878, la acea perioadă de timp, în care s'au pus primele jaloane de organizare şi pregătire ale marinei; apoi la evenimentele dintre anii 1900 şi 1905, când — sub presiunea lor — ministrul de război din acel timp, generalul Manu, prevede în bugetul din 1906 suma de 12 milioane lei, pentru construcţia a 4 monitoare şi 8 vedete de Dunăre.

După războiul de întregire, litoralul şi apele noastre maritime se găsesc fără apărare mobilă şi, în urma unor mari străduinţe se reuşeşte să se doteze marina cu modele actuale.

Acum doi ani, prin creerea ministerului aerului şi marinei — d. N. Caranfil, întâiul ministru, descătuşează marina şi-i dă avânt spre desvoltare; după d-sa, d. ministru Radu Irimescu păşeşte la alte înfăptuiri: realizează înfrăţirea celor două marine, pune în construcţie două submarine, 1 puitor de mine, 1 navă şcoală, 4 motonave şi întemeiază şantierul naval dela Galaţi.

Dacă aceste înfăptuiri ale predecesorilor dvs., au contribuit la o propăşire timidă a marinei, aceasta se datoreşte numai faptului că lipsea marinei sursa sigură, temeinică şi durabilă, care să-i asigure desvoltarea firească, în raport cu nevoia de apărare pe apă şi cu interesul economic al ţării.

Fiind adânc convins că această mare victorie — atât a dv. cât şi a marinei de război şi de comerţ — se datoreşte numai desăvârşitei înţelegeri şi dragostei ce purtaţi marinei noastre, vă rog să-mi îngăduiţi, domnule ministru, ca — în numele meu personal şi al tuturor camarazilor din marină — să vă exprim încă odată devotamentul şi recunoştinţa noastră, pentru ceeace aţi înfăptuit.

Rog totodată, să-mi îngăduiţi să ridic paharul, în sănătatea şi fericirea dv., invitând pe toţi comesenii să strige alături de mine:

Trăiască d. general adj. Paul Teodorescu, ministrul aerului şi marinei. (Ovaţii).

D. Amiral Bărbuneanu oferă, din partea tuturor marinarilor, miniatura unui far, simbol al zărilor noi luminate de noua creaţiune.

D. *Inginer Mihalopol*, directorul general al P. C. A. spune: *Direcţiunea generală P. C. A., care grupa până acum 2 ani sub aceeaşi conducere atât porturile, cât şi marina comercială de stat, a avut sarcina de a lupta pentru a obţine dela diferitele guverne, care s'au perindat la cârma ţării mijloacele financiare necesare desvoltării porturilor şi marinei.*

D. Amiral Coandă vice-preşedintele L. N. R. distribuind medaliile-mărturii

In timp de 8 ani, dela 1930—1938, P. C. A.-ui dând 1.650.000.000 lei excedente, a vărsat ministerului de finanţe peste 650.000.000 lei, restul de un miliard fiind întrebuinţat pentru ameliorări în porturi şi cumpărare de vapoare, din această sumă, aproape 400 milioane au fost cheltuiţi pentru vase de mare şi de Dunăre. Dacă s'ar mai avea în vedere, că în acest timp s'a acoperit tot din venitul porturilor deficitul serviciului maritim român, s'ar vedea, că 2/3 din excedentul porturilor a fost acordat marinei şi numai 1/3 porturilor. Prin crearea noului fond al marinei, situaţia acesteia a fost consolidată şi programul său asigurat în ceeace priveşte porturile. Cu toate dificultăţile întâmpinate la obţinerea creditelor pentru lucrări, direcţia generală P. C. A n'a ezitat un moment a începe lucrarea bazei navale Taşaul, şi a activat cu toată ardoarea şi cu toată energia fără a se îndoi un moment măcar, că, până la urmă, nu veţi reuşi a obţine creditele necesare. Increderea noastră n'a fost înşelată, căci „Fondul naţional al marinei", creat de d-voastră a venit să ne dea o asigurare continuă a lucrărilor.

Corpul ingineresc al administraţiei P. C. A., vă rămâne veşnic recunoscător de a i se fi dat posibilitatea să se afirme la o lucrare atât de importantă, care nu se poate întâlni decât odată la câteva generaţii şi care împreună cu celelalte realizări tot atât de importante ale dv., va face numele dv. să rămână în istorie ca al unui mare realizator. Vă rugăm, domnule ministru, a ne permite să vă urăm viaţă lungă pentru a vedea cât mai departe efectul marilor dvs. înfăptuiri.

D. Căp. Comandor Stoianovici, comandandul N. M. S. „Regina Maria" în noaptea furtunei, primeşte medalia.

D. *Amiral Boerescu*, preşedintele consiliului de administraţie al S. M. R. ridică paharul spunând:

Prin crearea resurselor în trecut s'a ajuns la înzestrarea marinei noastre şi a porturilor noastre, datorită cărora s'a putut achiziţiona poştalele şi cargoboturile româneşti.

Mai târziu prin crearea fondului naţional al aviaţiei s'a ajuns să se dea posibilităţi de afirmare aviaţiei româneşti, iar acum prin crearea fondului naţional al marinei, se va da acesteia impulsul de care avea de multă vreme nevoie. Este o mare operă naţională, iar numele d-lui general adj. Paul Teodorescu, ministrul aerului şi marinei, va rămâne veşnic legat de ea.

Inchee, închinând în cinstea M. S. Regelui, a Voevodului Mihai, a d-lui general Paul Teodorescu şi a marinei româneşti .

Seria cuvântărilor o închee d. general adjutant *Paul Teodorescu*, Ministrul Aerului şi Marinei, astfel:

Pentru cuvintele binevoitoare pe cari mi le-aţi adresat, vă mulţumesc călduros şi ele îmi umplu sufletul de bucurie. Vă mulţumesc pentru generozitatea Dvs.

Ca om mă măgulesc.

Conştiinţa riguroasă a militarului îmi dictează, însă, în situaţia actuală, să situez chestiunea în adevărata ei lumină.

Care marinar n'a năzuit ca o marină să fie la prestigiul ţării noastre şi la nivelul altor marine pentru a răspunde în totul nevoilor ţării?

Care dintre directorii S.M.R.-ului şi N.F.R.-ului, n'au simţit nevoia şi n'au împărtăşit durerea, cât de mică este marina noastră comercială, faţă de nevoile economice ale ţării?

Care dintre directorii generali de porturi n'a dorit să avem porturi mai frumoase decât cele de azi?

Acele dorinţi şi energii, s'au adunat şi datorită lor s'a dat naştere la atmosfera de astăzi, de care noi trebue să ţinem socoteală.

Deaceea, cred că dacă este de adus omagiu de recunoştinţă, el trebue adus acelor dispăruţi, cari au crezut fără să vadă şi acelora cari au dorit şi văd azi.

Lor trebuie să li se aducă omagiul de recunoştinţă!

Eu nu-mi aloc niciun fel de merit ci numai norocul de a fi venit în această împrejurare, când paharul năzuinţelor era plin.

Zilnic i-am auzit pe toţi: pe amiralul Bărbuneanu, Gheorghiu, Coslinski, Păiş şi alţii, vorbind de nevoile acestei Marine.

Eu n'am fost decât interpretul acestor sentimente şi al legăturii legitime dintre toţi aceştia şi nevoile marinei.

Cuvântul Dvs. a fost purtat şi s'a auzit sus de tot interesul şi pasiunea pentru prestigiul ţării noastre.

Subliniez că pe lângă acei cari au contribuit cu convingerea şi cu sentimentul, d. inginer Mihalopol, ne-a prezentat chestiuni precise şi pe baza celor propuse, s'au realizat venituri mari.

Unul din bravii marinari de pe distrugător, primeşte medalia

D-sa a fost acela care a propus, printre altele, readucerea portului petrolifer Constanţa şi a silozurilor la P. C. A., cari au fost salutare pentru crearea fondului naţional al marinei şi lucrărilor portului Taşaul.

Inarmat cu aceste mijloace materiale şi morale, lupta mea a fost susţinută, reuşind să măresc raza noastră de acţiune, în care am prins interesul ministerului de finanţe şi al economiei naţionale.

Lucrurile n'au mers însă aşa repede.

Planuri de înzestrare se pot face foarte multe. Era nevoe însă de un plan de finanţare.

Acesta nu s'a putut realiza decât numai în cadrul consiliului istoric dela Sinaia, din Septembrie, când Majestatea Sa Regele a spus:

„Cunosc planul şi-l binecuvântez, Ministerul de finanţe să-l execute".

S'a înfăptuit astfel fondul naţional al Marinei.

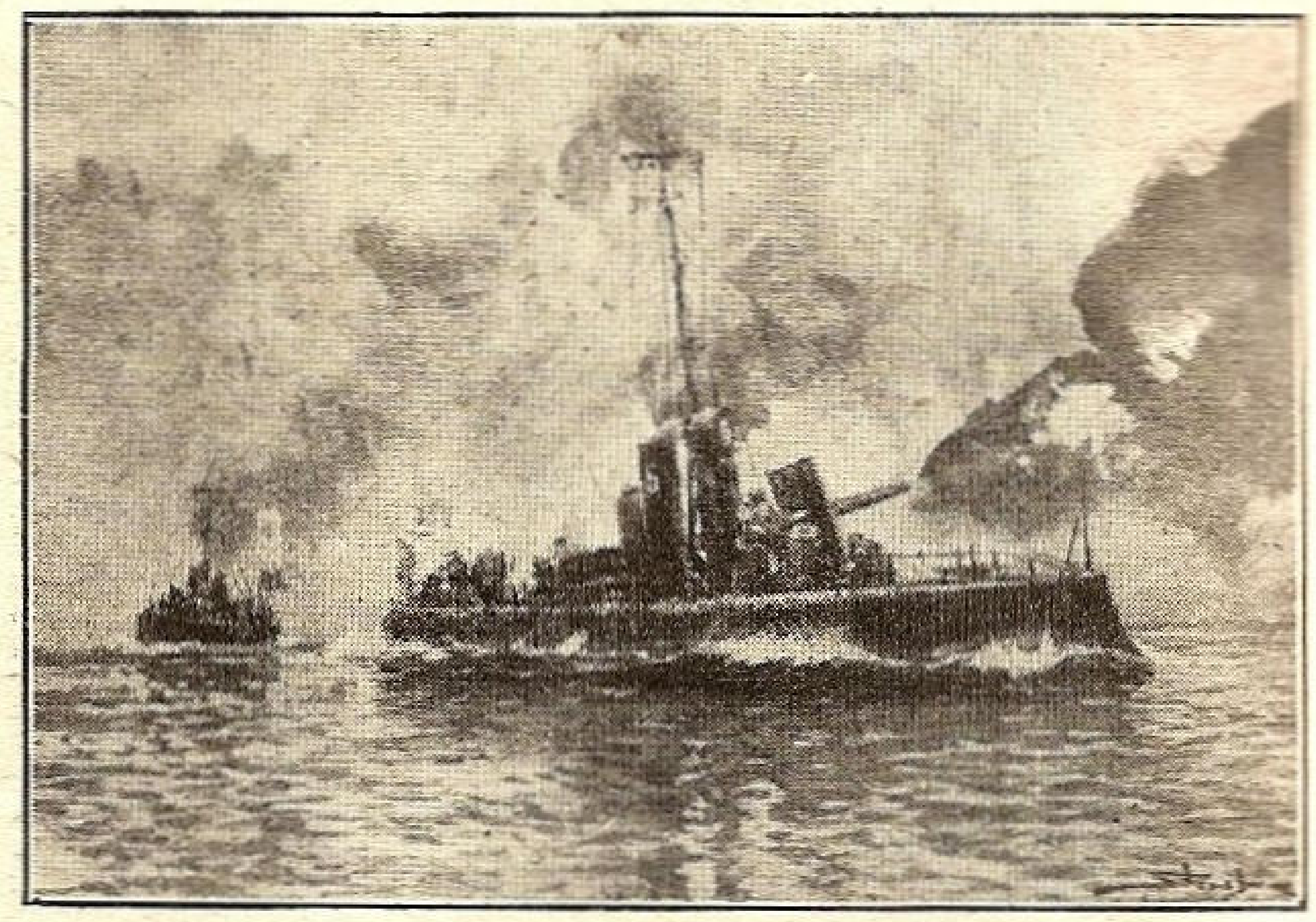
Să exprimăm Majestăţii Sale Regelui toată gratitudinea noastră şi să urăm Marinei Române toată prosperitatea". (Ovaţii).

*

După această înălţătoare sărbătorire fiecare s'a depărtat cu inima plină de dor de muncă, întocmai ca şi în trecut, asigurat că în curând *marina* noastră va fi la înălţimea nevoilor Ţării.

MARINA

la manevrele regale



Vedetele in plină acţiune, în 1916

Manevrele din anul acesta au avut loc într'o regiune în care marina noastră, atât cea de Dunăre cât şi cea de mare, au avut prilejul să colaboreze cu armatele de uscat şi aer. E un prilej de cunoaştere reciprocă, de înfrăţire, dorită şi necesară, fiindcă numai din această cunoaştere până la înfrăţire se asigură *victoria*, unicul gând, unica ţintă a oricărui combatant.

Pentru că nu putem şi nu se poate da mai mult, ne rezumăm a spicui din comunicatele oficiale şi ale presei momentele mai de seamă ale acestei netăgăduit de preţioase colaborări a marinei.

Forţele navale ale celor două partide au acţionat sub conducerea d-lui contra-amiral Eugen Roşca, având ajutor pe D-l Contr'-Amiral Koslinski G. şi şef de stat major pe d. comandor Petre Vasile.

Comandanţii celor două flote adverse au fost :
Albastru : d. comandor Ion Georgescu ;
Roşu : d. comandor Gh. Dumitrescu.

Corespondentul ziarului „Universul" scrie asupra celor văzute, în primele zile următoarele :

O importanţă deosebită prezintă în actualele manevre regale acţiunea combinată a forţelor noastre navale de Dunăre şi de mare, cu forţele de uscat şi cu cele aeriene într'un cadru mai mare. Până acum, în fiecare an, unităţile noastre de mare au făcut manevre combinate cu divizia IX-a dealungul coastei mării Negre, executând diferite teme de atac şi de apărare şi s'au făcut manevre independente în largul mării.

Deasemenea, unităţile diviziei de Dunăre, în unire cu diviziile de uscat, au executat manevre combinate, în sectorul Dunării maritime.

De astă dată, marina noastră regală participă cu totalitatea forţelor sale de mare şi de Dunăre la o manevră combinată cu armata de uscat, într'un cadru mai mare, precum şi în condiţiuni speciale, cari permit să se pună în valoare armamentul nou şi toate mijloacele moderne de apărare şi de atac.

In legătură cu tema pusă în actualele manevre, unităţile noastre de mare au intrat pe Dunăre prin braţul Chilia, ca să susţină trupele roşii ce au înaintat prin sudul Basarabiei, cu scopul de a ocupa Moldova centrală şi de Sud.

Unităţile navale ale diviziei de Dunăre conlucrează cu partidul albastru. Misiunea acestei divizii a fost să se opună înaintării trupelor roşii ce au pătruns pe porţiunea de teren dintre lacul Brateş şi Dunăre şi să oprească înaintarea forţelor navale roşii, ce sprijină acţiunea detaşamentelor roşii ce au înaintat pe şoseaua Reni-Galaţi.

Lupta între cele două divizii navale se angajează în condiţiuni destul de grele, deoarece fiecare din ele dispun de mijloace puternice de atac şi de apărare, însă de ordine diferite. Astfel, vasele de mare dispun de tunuri de calibru mare şi au bătaia mai lungă, însă nu dispun de o protecţie cuirasată ; iar vasele de Dunăre au tunuri de calibru mai mic, şi cu bătaia mai scurtă, însă dispun de o protecţie cuirasată şi au pescajul mai mic, care le permite să se mişte mai uşor şi să de adăpostească în dosul pădurilor de sălcii, prin tot soiul de camuflaje.

In consecinţă, unităţile navale de mare, deşi au tunuri de calibru mai mare şi cu bătaia mai lungă, din cauza construcţiilor lor mai înalte şi având pescajul mai mare ca şi al lipsei unei protecţii cuirasate, sunt obligate să ţină seama de factorii speciali de luptă, pe o arteră fluvială de importanţa militară a Dunării.

Operaţiunile ce se desfăşoară de către ambele divizii prezintă o deosebită importanţă şi ele servesc de învăţământ ofiţerilor şi echipajelor, atât din cauza folosirii armamentului nou şi a materialului de transmisiuni, cât şi a condiţiunilor cu totul speciale ce prezintă actualele manevre, prin combinarea acţiunii forţelor de uscat cu cele fluviale, maritime şi aeriene.

Apoi vremea frumoasă favorizează şi o punere în acţiune a tuturor mijloacelor de cari dispune ansamblul acestor forţe.

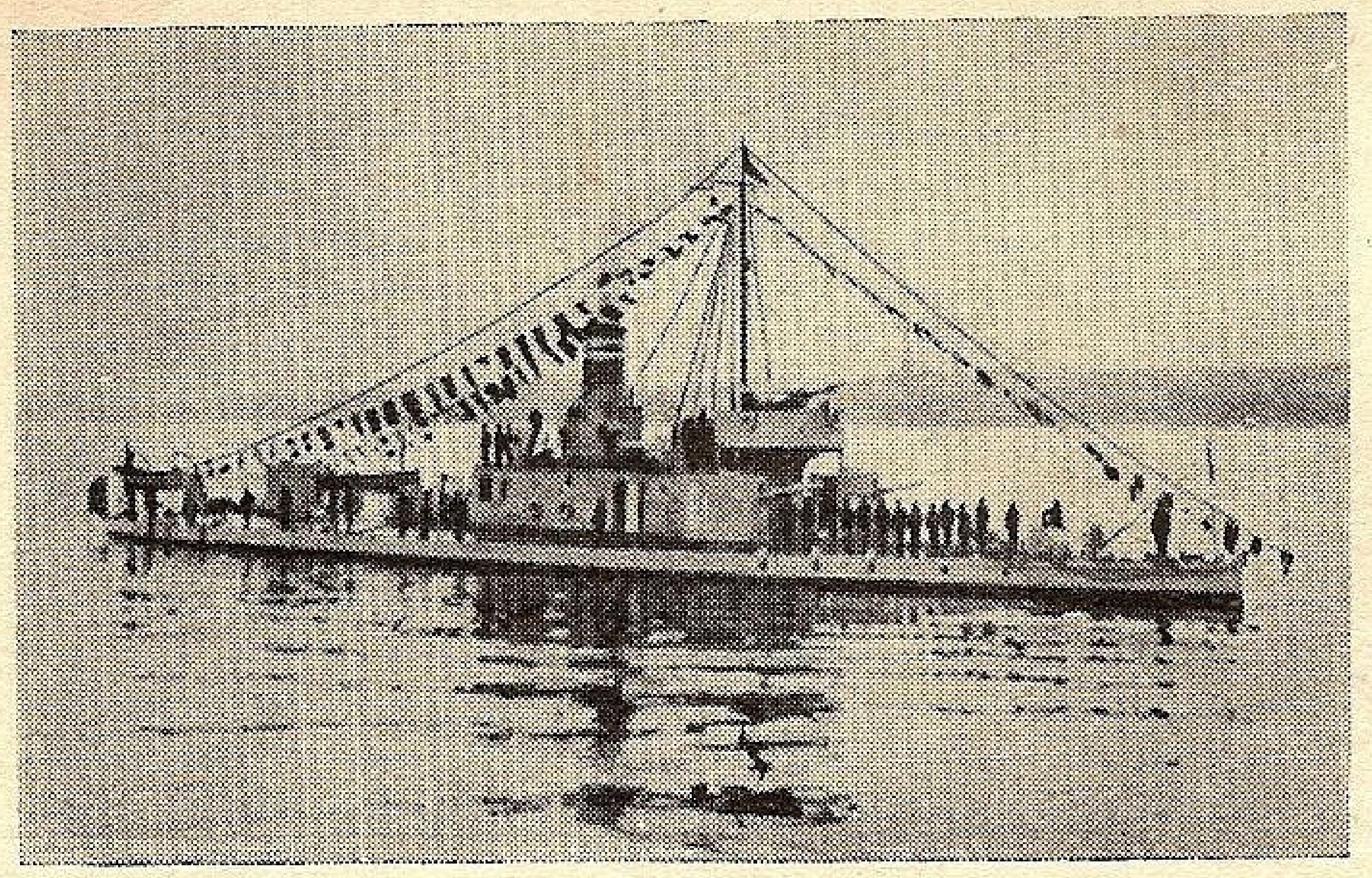
Operaţiuni interesante s'au desfăşurat apoi timp de două zile pe Dunărea maritimă, de către vasele de război ale diviziei fluviale, ce cooperează cu trupele de uscat ale partidului albastru şi flota de război a diviziei de mare ce cooperează cu trupele de uscat ale partidului roşu.

Incă din ajunul zilei hotărâte pentru începerea operaţiunilor, flota roşie pătrunsese pe braţul Chilia până la Tulcea unde a întâmpinat o puternică rezistenţă din partea forţelor albastre ce stăpâneau sectorul Dunării între Tulcea — Reni — Isaccea, care comandă această regiune. Deoarece şi trupele de uscat ale partidului roşu au trecut Prutul spre Vest, pela Oancea şi Rogojeni, iar alte unităţi au trecut, pe la Tulcea şi Isaccea, Dunărea pe malul dobrogean şi au ocupat înălţimile din această parte, pe când câte-va detaşamente roşii şi-au făcut apariţia în apropiere de vărsarea Prutului în Dunăre, vasele partidului albastru, au fost nevoite să se retragă în sectorul Galaţi—Barboşi, căutând să asigure cât mai bine cu putinţă apărarea impusă de noua situaţie ce li s'a creiat.

In această fază ziariştii români şi străini, invitaţi de direcţia manevrelor, au plecat, după amiază, din Galaţi, pe un vas al marinei regale în direcţia Reni — Isaccea, spre a-şi da seama de dispozitivul de luptă al vaselor ce intră în compoziţia ambelor divizii de Dunăre şi de mare, cari operează în acest sector al fluviului, cu concursul hidroavioanelor şi al avioanelor de recunoaştere şi de bombardament.

Aspectul Dunării în stare de război, este foarte pitoresc. Dealungul celor două maluri abea descoperim, din cauza camuflajului efectuat sub formă de culori variate, de verdeaţă naturală, sau de fâşii albastre de fum, monitoarele, vedetele, (ce sunt antene de recunoaştere) puitoarele de mine şi de obstruoare, sau şlepurile armate ale escadrei fluviale, ce cooperează cu forţele de uscat ale partidului albastru.

Deodată, un avion de recunoaştere îşi face apariţia din direcţia Reni şi se coboară foarte jos asupra a două monitoare camuflate. Apoi, o rachetă luminoasă este lansată de pe unul din monitoare, în direcţia acestui indiscret şi periculos masafir aerian. După câteva clipe, un hidroavion al partidului albastru se înalţă uşor de pe luciul apei ca un albatros uriaş şi porneşte în urmă-



Unul din monitoare, gata pentru revistă

rirea adversarului roşu. Trecem apoi dela Cotul Pisicii în sectorul partidului roşu. Distrugătoarele, secţia de canoniere şi celelalte unităţi ce intră în formaţiunea diviziei de mare sunt toate ingenios camuflate. Pe malul dobrogean observăm mişcarea unor coloane de marinari infanterişti.

In faza actuală, albaştrii caută prin toate mijloacele să interzică adversarului să treacă în sectorul Galaţi-Brăila.

Iar comunicatele oficiale anunţă:

In prima zi forţele roşii, superioare, împing pe cele albastre peste Prut.

Forţele navale, organizate în două grupări, prevăzute cu toate mijloacele de luptă modernă necesare, aveau pentru ziua de astăzi misiunea de a colabora cu forţele de uscat pe ambele maluri ale Dunării şi a urmări:

Flota roşie: curăţirea canalului navigabil al Dunării şi distrugerea forţelor fluviale inamice semnalate în regiunea Brăila;

Flota albastră: să interzică accesul flotei roşii spre Galaţi.

In cursul zilei de 18 cor. cele două grupări adverse au executat mişcări de apropiere, intervenţiuni cu foc în sprijinul trupelor de uscat şi operaţiuni pregătitoare în vederea executării misiunilor primite.

In ziua doua, de hărţuială şi rezistenţă a albaştrilor, are loc un bombardament al hidroavioanelor roşii contra forţelor navale albastre.

Flota roşie a ocupat, în seara de 18 spre 19 Octombrie, poziţii la sud de Reni, după ce a lansat baraje de mine.

In dimineaţa de 19 Octombrie lucrul său a fost mult stânjenit de două bombardamente ale aeronauticei albastre.

In cursul zilei a executat intense bombardamente asupra monitoarelor albastre din regiunea Galaţi, reuşind să le producă unele avarii.

Către seară, forţele roşii au reluat înaintarea pentru a ocupa poziţii în regiunea Gura Prutului — Cotul Pisicii.

Flota albastră s'a concentrat în dimineaţa zilei de 19 Octombrie spre Galaţi, acţionând cu foc contra navelor roşii şi contra trupelor ce se infiltrau din direcţia Reni spre Galaţi reuşind să oprească progresiunea inamicului la sud de Brateş.

Către ora 10 un grup de nave s'a retras spre ostrovul Chiciu spre a împiedica observarea inamicului de pe dealurile Bugeacului.

In după amiaza zilei, acţiunea flotei a fost mult îngreunată de tirul navelor roşii.

In ziua treia, pe lângă sprijinul pur naval, forţele albastre ţinute continuu sub presiunea roşilor, au primit şi pe uscat ajutorul trupelor de marină debarcate. Aviaţia roşie a protejat deplasările navelor amice şi a bombardat un vas inamic în regiunea Galaţi..

Nici aviaţia albastră nu a fost mai prejos, bombardând între altele un distrugător inamic în regiunea Reni, căruia i-a provocat unele avarii.

Flota roşie s'a apropiat în cursul nopţii de 19 spre 20 Octombrie de Galaţi, pe care l-a ţinut apoi sub foc de artilerie.

In acelaş timp a debarcat un detaşament, care împreună cu infanteria de marină, aflată deja pe malul de Sud al Dunării, a atacat dealungul malului drept, pentru a respinge elementele inamice cari apără grindurile. In dimineaţa de 20 Octombrie a deschis focul asupra navelor inamice din zona Galaţilor, silindu-le să se retragă spre Vest.

Flota albastră a luat în cursul nopţii de 19 spre 20 Octombrie poziţiuni în zona Galaţilor, pentru a împiedica înaintarea navelor adverse, semnalate în deplasare dela Reni spre Vest.

In zorii zilei a deschis focul asupra lor, dar — din cauza superiorităţii focului advers, — a fost nevoită să se retragă în poziţiuni camuflate mai spre Vest, unde şi-a continuat misiunea.

In cursul zilei navele albastre au sprijinit cu foc şi cu detaşamente debarcate trupele de infanterie care apără Galaţii.

Ultima zi a pus, faţă în faţă, cele două forţe navale;

In dimineaţa de 21 Octombrie, la ora 5,50 navele flotei albastre înaintând la Est de Galaţi — au descoperit flota roşie şi au deschis focul asupra ei. Intre cele două flote adverse s'a angajat atunci un duel de artilerie, la mică distanţă, în urma căruia mai multe vase au fost destul de grav avariate la ambii adversari.

Flota albastră s'a retras în urmă mai spre Vest, protejată de o perdea de fum, flota roşie a urmărit-o cu foc.

In cursul zilei cele două flote au schimbat între ele numeroase focuri de artilerie fără prea mare efect.

Un bombardament aerian executat de patru hidroavioane roşii asupra navelor albastre a rămas fără rezultat.

MEDALIEREA MONITOARELOR ŞI VEDETELOR

Manevrele s'au încheiat cu medalierea cu „Semnul Onorific" de XXV ani de serviciu a celor 4 monitoare şi 3 vedete din 8, cari au luat parte la campania dn 1913. Solemnitatea a avut loc pe bordul monitorului *„M. Kogălniceanu"*, în prezenţa M. S. Regelui, a Măriei Sale Marelui Voevod şi a înalţilor demnitari şi comandanţi.

Cu acest prilej d. *Amiral Bărbuneanu*, a ţinut următoarea cuvântare, rezumând atât gloriosul trecut al navelor decorate cât şi importanţa din trecut şi viitor a Dunării:

„MAJESTATE,

Anul acesta se împlinesc 30 de ani de când monitoarele „Kogălniceanu", „Lahovary", „Brătianu" şi „Catargi", au intrat pentru prima oară în escadra constituită, sub comanda comandorului Eustaţiu Sebastian.

Este întâia dată, în anul 1908, când România se afirmă, pe Dunăre, ca forţă fluvială importantă, impunându-se în respectarea drepturilor ei de suveranitate pe această mare apă navigabilă, care în toate timpurile a atras privirile popoarelor îndepărtate şi învecinate şi a dat naştere la războaie crâncene, înscriind pe răbojul vieţii omenirii amintiri măreţe sau timpuri de groază.

Răsfoind filele istoricului flotilei fluviale găsim că între anii 1881 şi 1888 a fost o perioadă de construcţie, organizare şi pregătire a marinei, în care timp totul coordona cu cerinţele statului în rezolvarea chestiunei dunărene, relative la navigaţia şi poliţia fluvială, atât de mult desbătute în congresele ce au urmat războiului din 1877—88.

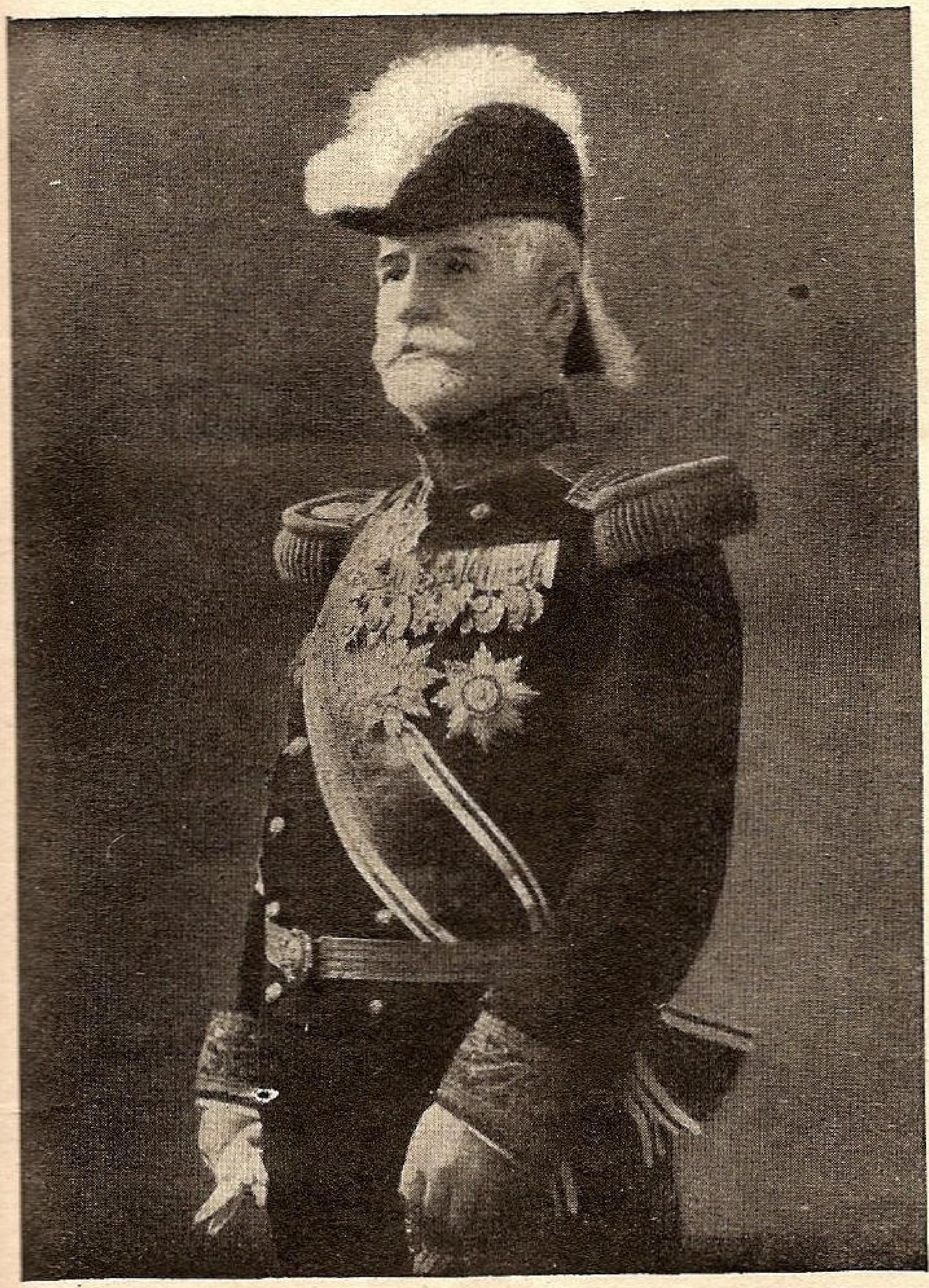
In această perioadă, flotila fluvială a fost înzestrată cu mai multe şalupe şi vase de poliţie, s'au construit cazărmile şi portul din Ţiglina, arsenalul flotilei, s'a întemeiat şcoala de marină, iar pentru Mare s'au construit un crucişetor, trei torpiloare, bricul Mircea şi o canonieră.

Dela 1888 la 1906 se produce o stagnare în perioada constructivă a marinei. Evenimentele din 1900, cu încordarea relaţiilor dintre România şi Bulgaria, şi cele din 1905 cu apariţia crucişătorului răzvrătit „Potemkin" în faţa Constanţei, au arătat cât de slabă era apărarea ţării, la graniţele fluviale şi maritime, cu navele sale învechite şi necorespunzătoare timpurilor.

Aceste evenimente produc o îngrijorare în țară și câțiva ofițeri de marină se străduesc să convingă guvernul de nevoile urgente de apărare pe apă.

După cum în anul 1882 frământata activitate de pe Dunăre a condus guvernul de atunci să doteze marina cu unitățile de poliție amintite, tot astfel în anul 1906, sub presiunea evenimentelor guvernul a prevăzut în buget suma de 12 milioane lei aur cu care s'au construit aceste patru monitoare de câte 700 tone deplasament în șantierele „Stabilimento Tecnico Triestino", și montate în arsenalul marinei din Galați, precum și opt vedete a câte 50 de tone, pe șantierul „Thames Iron Work", din Anglia, și aduse la Galați cu mijloace proprii peste canalul Mânecii, pe Rin și Dunăre.

Lansarea monitoarelor și botezarea lor se face cu mare solemnitate la 19 Septembrie 1907, în prezența M. S. Regelui Carol I și a membrilor Familiei Regale, participând și Majestatea Voastră ca Prinț Regal.



D. Amiral EUSTAȚIU SEBASTIAN
Primul Comandant al Escadrilei de monitoare, pe care a pregătit-o pentru război.

In anul 1908 această escadră de Dunăre întreprinde prima ei călătorie de instrucție până la Turnu-Severin și vizitează porturile Dunării, unde este primită peste tot cu un entuziasm mișcător.

In campania din 1913, monitoarele asigură navigația pe Dunăre și trecerea trupelor în Bulgaria, contribuind la așezarea podurilor peste Dunăre.

In războiul nostru de întregire, forța fluvială, cu toate anexele sale de apărare sub apă, a dat un sprijin valoros țării menținând Dunărea în stăpânire și susținând cu tărie flancul armatei din Dobrogea și retragerea sa dela Turtucaia, Silistra, Rașova, Hârșova și Ghecet, salvând materialul plutitor rămas pe teritoriul părăsit spre a nu cădea în mâinile inamicului; salvează deasemeni în retragere tot materialul plutitor al statului și particular cu încărcământul lor din Dunărea de jos, în Deltă, pe brațul Chiliei, din care s'a aprovizionat armata în Moldova, protejează acest material prin menținerea în stăpânire a Deltei Dunării, desăvârșește izgonirea flotelor bolșevice din Deltă, apără Galații de invazia distrugătoare a trupelor bolșevice, venite de pe frontul Siretului și reocupă, în a doua campanie a războiului, porturile Dunării.

După război, flotila de Dunăre se întărește cu încă trei monitoare: „Bucovina", „Basarabia" și „Ardealul", după desmembrarea monarhiei austro-ungare.

La 27 Mai 1938, monitoarele „Kogălniceanu" și „Brătianu" și vedeta „Nicolae Ioan" sunt decorate la Cernavodă, cu mare solemnitate de Majestatea Voastră, cu ordinul „Steaua României" cu spade și panglica de „Virtute Militară", pentru bravura de care au dat dovadă, ofițerii și trupă, în războiul din 1916—1918.

După 28 ani de serviciu activ și după trecerea unui război glorios, marina militară fluvială și de mare a fost modernizată cu năvi de construcție nouă și cu tot utilajul de război necesar.

Eforturile realizate de industria română constitue un credit pentru marina regală, că ea poate conta pe industria internă în timpuri critice. Totuși vom ține seama că pe Dunărea de Sus se afirmă o voință de a domina această parte a mult răscolitului fluviu și că nimeni nu știe unde se va produce lovitura antagonismului forțelor de dominație pe această cale navigabilă care va lega în viitor Marea Nordului cu Marea Neagră și atunci poate va fi nevoe de un efort pentru a menține neatins tridentul lui Neptun în această parte a Dunării.

Majestate, toate aceste realizări în marină s'au făcut totdeauna cu sprijinul și sub privegherea regală și putem spune că adevărata marină se institue ca o forță de apărare a țării odată cu întemeerea Regatului Român.

Marinarii nu vor uita niciodată atenția deosebită pe care Majestatea Voastră a arătat-o acestei armate de apă încă din adolescență, când în călătoria Familiei Regale pe Dunăre tânărul Prinț se îndeletnicea cu cunoașterea în detaliu a năvilor, semnalelor, manevrelor și a pretins chiar să facă prima ieșire în mare cu o vedetă în 1908. Era prima afirmare a Majestății Voastre de împingere a puterii navale din Dunăre la mare, pentrucă tot litoralul nostru maritim era neapărat.

Solemnitatea de azi se adaugă la acele acte mărețe și numeroase pe care Majestatea Voastră le-a înfăptuit în aureola strălucirii regești și ea va rămâne nepieritoare în istoria regenerării și desvoltării marinei regale.

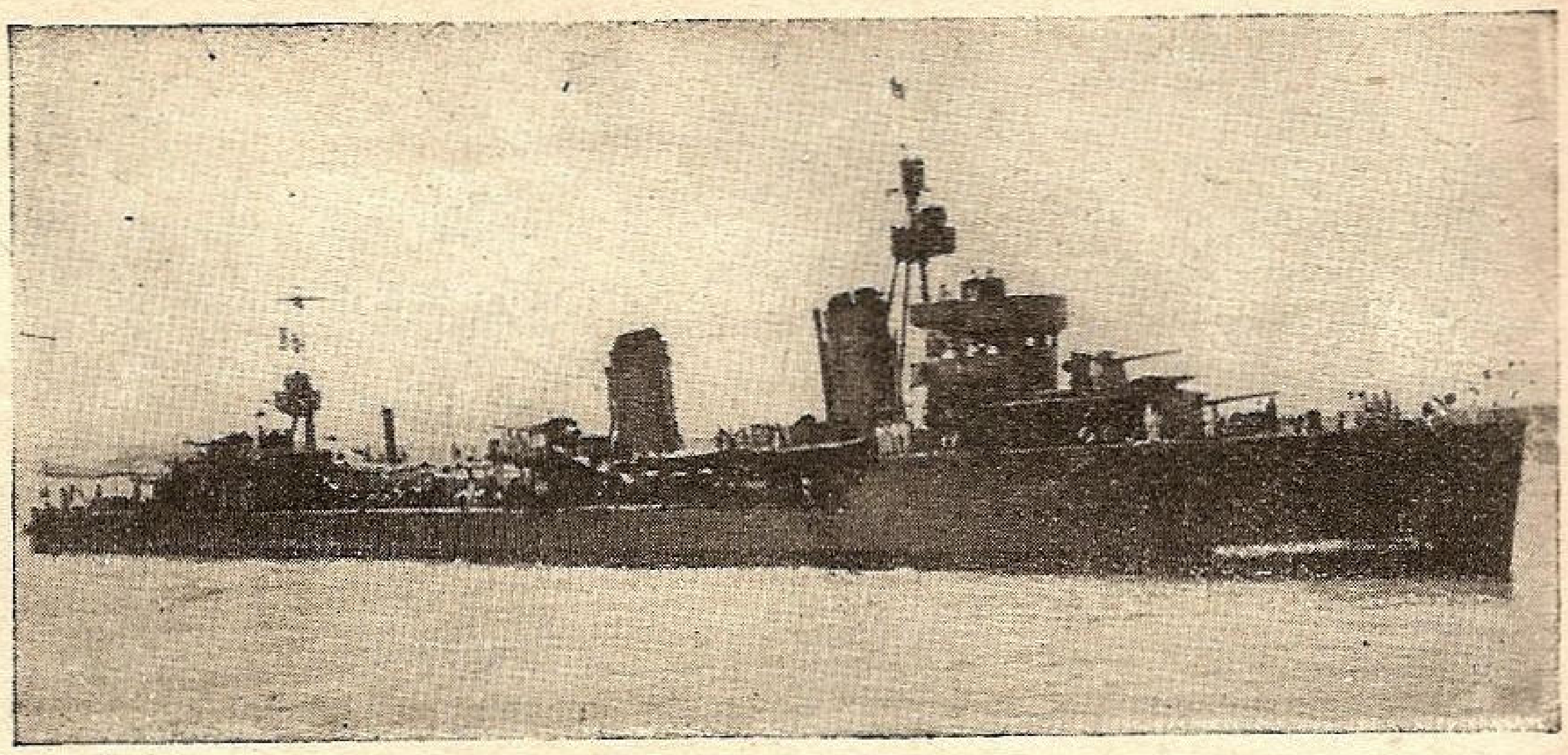
Astăzi le este dată marinarilor fericitul prilej de a putea exprima Majestății Voastre toată gratitudinea lor și adâncul lor devotament pentru neîncetata grijă ce acordă marinei regale și, în semn de adâncă recunoștință și neuitată amintire a zilei când Ați inaugurat aceste unități de luptă reconstruite și le-Ați dat o viață nouă, cu profund respect rog pe Majestatea Voastră să primească din partea marinei regale acest simbol executat în arsenalul marinei, care e o copie fidelă, la scara 1/50 a celor patru monitoare „Kogălniceanu", „Brătianu", „Lahovary" și „Catargi", pentruca el să încredinţeze pe Majestatea Voastră că vasele reprezentate de această miniatură, aci pe Dunăre, afirmă voința Suveranului de a învinge, dacă liniștea va fi turburată.

Și în aceste clipe de măreție, toți marinarii Majestății Voastre, într'un elan de nețărmurită dragoste pentru Suveranul lor, strigă din adâncul sufletului: „Să trăiască M. S. Regele Carol II! Să trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai!". (Aplauze și urale).

O PLACĂ COMEMORATIVĂ

După terminarea solemnității, M. S. Regele a ținut să vadă locul unde a fost lovit în timpul marelui război monitorul „Kogălniceanu", care a luat parte activă la luptele depe Dunăre. Pe acest loc s'a așezat o placă comemorativă, care are următorul cuprins:

„13 Iulie 1917. Lovitura unui obuz inamic primită în timpul duelului de artilerie dintre flota de operațiuni dela Pătlăgeanca și bateriile inamice dela Tulcea".



Distrugătorul «Regele Ferdinand»

REVISTA NAVALĂ

M. S. Regele însoţit de Marele Voevod Mihai, a trecut apoi la puntea de comandă de pe monitorul „Kogălniceanu", de unde a primit defilarea unităţilor de Dunăre şi Mare, care au luat parte la manevrele regale.

Comanda parăzii a avut-o d. contra-amiral Eugen Roşca.

Prima navă care a trecut în faţa M. S. Regelui, a fost monitorul „Ion C. Brătianu", de sub comanda d-lui Căpitan Harting.

Au urmat monitoarele: „Alexandru Lahovary", de sub comanda d-lui căpit. Florian Bujoreanu; „Lascăr Catargiu", sub comanda d-lui căpit. Lăzărescu; „Bucovina", sub comanda d-lui căpit. Enea Popovici; vedetele nr. 3 „Căpit. Călinescu", de sub comanda d-lui lt. Vasile Giurgea şi nr. 7 „Căpit. Romano", de sub comanda d-lui lt. Comănescu.

Defilarea forţelor roşii a început cu nava bază „Constanţa", de sub comanda d-lui căpit. Comandor Butaş.

La postul de comandă al navei-comandant se se mai aflau şi d-nii contra-amiral Schmidt, Comandantul Forţelor Maritime şi comandor G. Dumitrescu, Comandantul Escadrilei de Distrugătoare.

A urmat Escadrila de Distrugătoare, compusă din distrugătoarele „Regele Ferdinand", de sub comanda d-lui comandor Bălan; „Mărăşti", de sub comanda d-lui comandor Bărdescu; grupul de canoniere compus din canoniera „Sublt. Ghiculescu", de sub comanda d-lui căpit. Toma Matei; canoniera „Căpitan Dumitrescu", de sub comanda d-lui lt. comandor Niculescu; canoniera „Căpit. comandor Stihi", de sub comanda d-lui căpit. Grecescu.

Defilarea navelor Diviziei de Dunăre şi a forţelor navale maritime a durat o jumătate de oră şi a fost impresionantă.

INAUGURAREA ŞANTIERELOR NAVALE DELA GALAŢI

După terminarea revistei navale monitorul „Kogălniceanu", s'a îndreptat către şantierele navale. Pe malul Dunării, cu toată asprimea vremii, detaşamente de străjeri şi străjere au aşteptat să ovaţioneze pe Suveran şi pe Marele Voevod Mihai, cu cântece şi salutul străjeresc.

La şantierele navale, directorul uzinelor, d. ing. Dan Perieţeanu, cu întreg personalul superior al şantierelor, a ieşit întru întâmpinarea M. S. Regelui.

P. S. Episcopi Comşa şi Partenie Ciopron, episcopul armatei, înconjuraţi de un sobor de preoţi, au oficiat un serviciu religios. Apoi M. S. Regele, cu un ciocan masiv de aur, şi Marele Voevod Mihai, cu un ciocan de argint, — ambele oferite de şantierele navale din Galaţi, — au bătut primele nituri la cele două submarine puse în lucru şi la un vas puitor de mine.

Echipa de lucru a şantierelor a continuat să bată celelalte nituri şi astfel noile nave de război au intrat în construcţie.

După oficierea serviciului divin, inginerii şantierelor navale s'au prezentat Suveranului, arătându-I schiţele nouilor submarine.

M. S. Regele a arătat un deosebit interes acestor schiţe, interesându-Se asupra noilor construcţii navale de război.

*

Astfel s'au încheiat aceste manevre în cari cele 3 armate, — uscat, apă şi aer, — au avut prilejul să conlucreze, să se cunoască să se aprecieze, în vederea frăţiei pe câmpul luptelor ce vor veni aşa cum din cuvântarea d-lui amiral Bărbuneanu a reeşit cea din războiul de întregire.

Iar încheerea încheerilor, — inaugurarea şantierelor navale şi baterea primelor nituri la viitoarele submarine, desăvârşeşte străduinţa şi visurile marinarilor enunţate în primul articol.

„Prin noi înşine", mulţumită înţelegerei problemelor navale pentru care Liga Navală a luptat şi luptă şi prin *independenţa financiară.*

Viitorul va dovedi că marinarii noştri merită încrederea Ţării şi a Augustului Suveran.

Cu
BENZINA ALBASTRĂ
Ethyl UNIREA

- Pornirea se face mai repede
- Pantele se urcă mai uşor
- Uzajul este foarte redus
- Şocurile exploziei sunt mai puţine
- Se obţin mai mulţi kilometri pentru un litru de benzină

SERBARI MARINĂREŞTI

De ziua marinei

Sunt 36 de ani, de când Marina de Război, serbează la 15 August ziua ei, — zi de bune amintiri, când marina cu cele două bastimente de mare: Elisabeta şi Mircea-şcoală, cutreera apele mărilor până în depărtatul ocean, pentru formarea marinarilor şi ca să arate străinilor pavilionul naţional al ţării.

An cu an, sub glorioasele domnii a doi mari Regi, şi a două mărețe Regine şi a gingaşilor Principi şi Principese, înțelegători şi iubitori a tot ce este sufletul unei Națiuni — Armata de apă a ţării — a mers încet dar sigur spre ţelul ei.

Avântul spre o desvoltare mai temeinică l'a luat în aceşti ultimi ani sub domnia celui de al treilea Domn şi Rege, înțeleptul Suveran care într'o noapte a schimbat Statul nostru politic într'un stat de cinste, de ordine şi de mari înfăptuiri.

Anul acesta, an de jale, de mare doliu, ziua de 15 August este o zi de reculegere, de adâncă închinăciune pentru sufletul slăvitei noastre Regine Mame Maria.

Marinarii tineri şi bătrâni, ca întotdeauna stau straje neclintită lângă marele lor Amiral Regele Carol II, pe care îl iubesc şi îl înțeleg aşa cum şi El înțelege şi iubeşte marina şi pe marinari.

AMIRAL EUSTAŢIU
fost Comandant Inspector General

Cetatea Albă

Şi anul acesta ca şi în anii trecuţi s'a serbat în Cetatea-Albă, în portul Ligii Navale Române, de pe Limanul Nistrului, unde se află şi sediul de vară al Filialei, care a fost frumos pavoazat cu pavilioanele marinei şi tricolorul național, cu un fast deosebit „Ziua Marinei".

Toate ambarcaţiunile filialei, împreună cu navele militare, din portul Cetatea-Albă, au format un careu în faţa Portului L. N. R.

La ora 9,30 dimineaţa, în prezenţa D-lui Prefect al judeţului, D-lui Comandant al Garnizoanei, a D-lui Primar al Municipiului, a autorităţilor civile şi militare, a Corpului Ofiţeresc din Garnizoană, a Comitetului Filialei, a Străjerelor şi Străjerilor şi a unui numeros public s'a început oficierea serviciului divin de către Preoţii: *Popescu Moşoaia*, Profesor universitar, *Hrisant Fotescu* Protopopul Judeţului, *Părintele Profesor Georgescu*, Revizor Patriarhal, *Petre Siniţin*, Parohul Catedralei, *Petre Hadgi*, dela Catedrală, Diaconii *Stihi* şi *Şerban*, răspunsul fiind dat de către Corul Catedralei.

In timpul când corul intona veşnica pomenire, de pe şalupa Marinei Regale, care se afla în mijlocul careului celorlalte vase, a fost coborîtă în apă o ancoră din flori naturale în memoria marinarilor morţi la datorie pentru patrie.

După terminarea serviciului religios a luat cuvântul Sf. Sa Preotul *Popescu Moşoaia*, Profesor Universitar, care cu insufleţire a vorbit despre cei jertfiţi pe mări pentru apărarea credinţei şi graniţelor strămoşeşti.

Tot C. Sa a mai relevat că trăim un ritm nou în care, dela mic şi până la mare cooperează pentru consolidarea scumpei noastre ţări, într'o armonie perfectă sub directa conducere a iubitului nostru Suveran.

Şi-a arătat satisfacţia de progresul ce l-a făcut acest oraş dela graniţa de răsărit a ţării, şi a îndemnat pe toţi cetăţenii să susţină cu tot sufletul instituţiunea Ligii Navale pentru ajungerea scopurilor ce urmăreşte, care sunt numai pentru binele scumpei noastre Patrii.

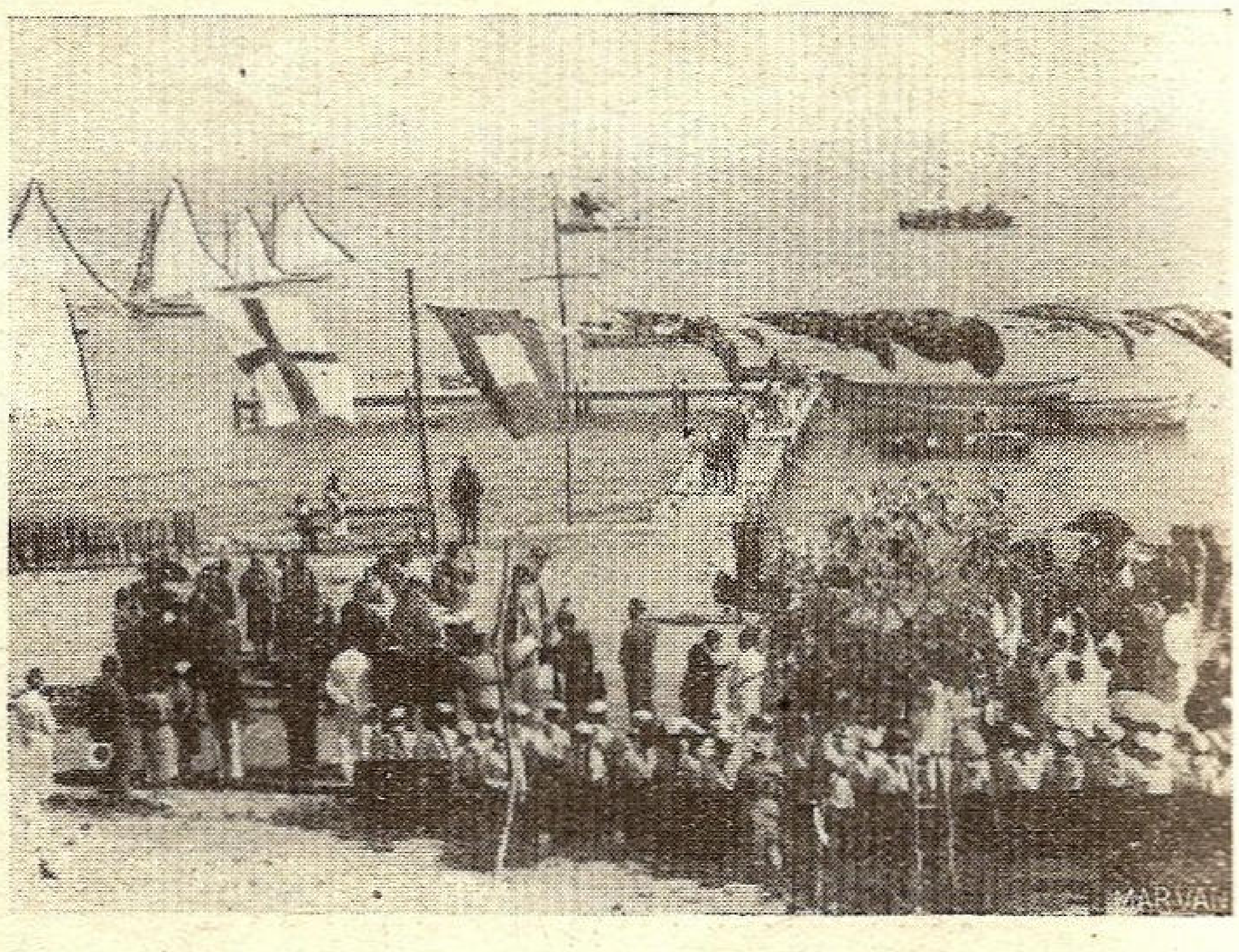
După D-sa a luat cuvântul în numele Marinei Regale, D-l Locot. Muşat Ioan, Comand. Staţiunei Liman, care a spus următoarele:

„In cadrul acestei solemnităţi organizată de L. N. R., sărbătorim azi Patronul Marinei. Abătuţi dela tradiţie de un destin nefast ce a aruncat doliul său asupra Familiei Regale şi a întregului popor prin trecerea la nefiinţă a Aceleia care a fost mult iubita noastră Regina Maria, anul acesta sărbătoarea marinei a fost comutată pentru data de 8.IX. Socot un smerit prilej clipa aceasta, caracterizată de un decor şi fast marinăresc, pentru ca împreună să aducem un cuvios omagiu şi să păstrăm un moment de reculegere memoriei Aceldia care, în neţărmurita Ei dragoste de mare, a cerut în ultima Sa dorinţă ca inima-I să-I fie dusă la ţărmul mării.

„Inainte de a vedea interesul ce trebue să depunem pentru a face cunoscută importanţa acestei sărbători, voi încerca să schiţez în faţa domniilor voastre numai două din elementele ce definesc marea şi anume: elementul ei economic şi politic în viaţa popoarelor, pentru ca apoi să înţelegem mai uşor rostul acestei manifestări şi al străduinţelor depuse de conducătorii noştri pentru organizarea, dotarea şi prosperarea Marinei. Trecutul ne arată că au fost popoare mici ca întindere teritorială şi cu putere politică mediocră în rapor cu bogăţiile realizate de pe urma exploatării căilor de comunicaţie pe mare. Exemple caracteristice găsim la Fenicieni, Genovezi, Veneţieni, Hansa, Olanda şi Portugalia. In timpurile moderne, tot în acest fel se explică interesul general pentru Mare, arătat de anumite popoare a căror situaţie şi interes politic nu le forţa să se întoarcă spre mare, ca o condiţie de existenţă „sine qua non". Astfel, considerând marea ca o bună resursă economică în viaţa statului Richelieu, în Franţa, Petru cel Mare, în Rusia, Cavour, în Italia, Wilhelm II, în Germania, au desvoltat relaţiile ţărilor lor cu marea, conduşi de celebrul aforism: cine comandă marea, comandă comerţul, cine comandă comerţul dispune de bogăţia lumii şi, în consecinţă, stăpâneşte lumea".

„Concomitent cu acest scop se naşte ideia de concurenţă între aceste state şi goana particulară după dominaţie, şi pentru a fixa şi mai bine cum marea a însoţit şi a angrenat toate manifestările politice, să ne gândim şi să culegem din cursul istoriei câteva date de răspântie în cari se va vedea cum aceia ce s'au interesat şi au fost stăpâni pe mare au putut să scape de hegemonia unei puteri, legată prea mult de uscat şi mai puţin interesată pe apă.

„Ne gândim la marile evenimente ce au gravitat în jurul Mediteranei, pentru a vedea raportul strâns între cuceritor şi mare



Cetatea Albă: Portul L. N. R. pavoazat

„Prin bătălia dela Salamina, se înfruntă şi se respinge pe apă, pofta cuceritorilor asiatici.

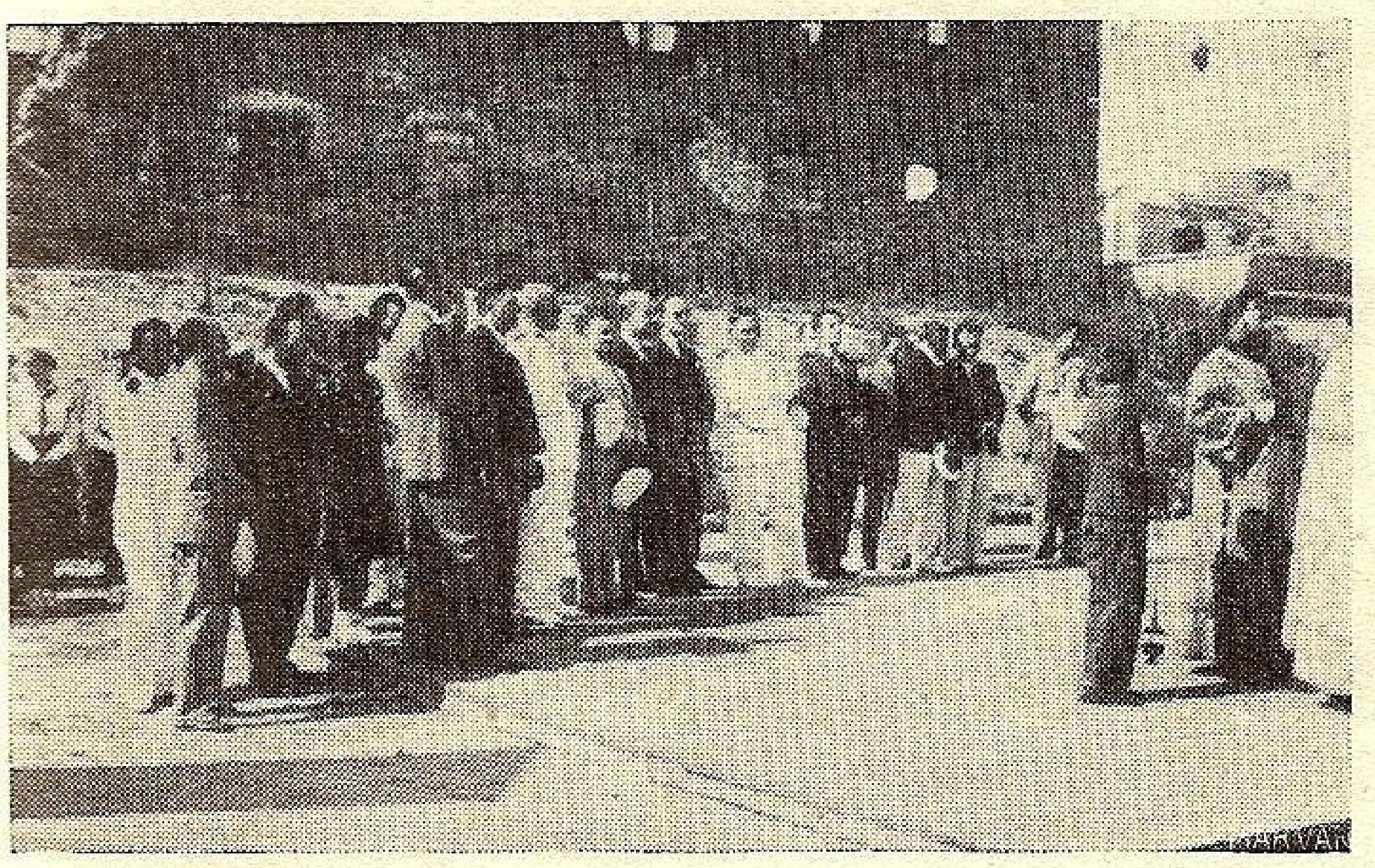
„Prin bătălia navală dela Actium, se defineşte unitatea imperiului roman, înlăturându-se defecţiunea de divizare. Arabii posesori ai Cretei, Siciliei, Sardiniei şi Balearelor trec şi cuceresc Spania, şi ameninţă prin trecerea Pirineilor provinciile civilizate din acele părţi.

„Mai târziu, creştinătatea este la răspântie din cauza Turcilor cari luptă abili prin războaie combinate pe uscat şi apă bucurându-se de toată iniţiativa acestor operaţiuni.

„Survine 1571, când, la Lepante, se dă o lovitură de graţie şi se sfarmă ameninţarea otomană prin pierderea stăpânirii mării pe care n'a mai putut s'o recucerească.

„Europa respiră. Este o dată memorabilă pentru istoria civilizaţiei şi pentru destinul moral al universului. Pe calea mării nu va putea veni nici un pericol; în acest fel, începând cu Salamina, unde în apele Egeei dorm de 2500 ani galerele şi triremele greceşti, persane şi feniciene şi până la Iutlanda, naţiunile s'au luptat dârz pentru supremaţia mărilor şi libertatea căilor de comunicaţie navale. Năzuinţele de expansiune s'au ciocnit cu inverşunare pe apă. Cuceririle navale au fost acelea care au adus marile descoperiri, colonizări şi schimburi de produse.

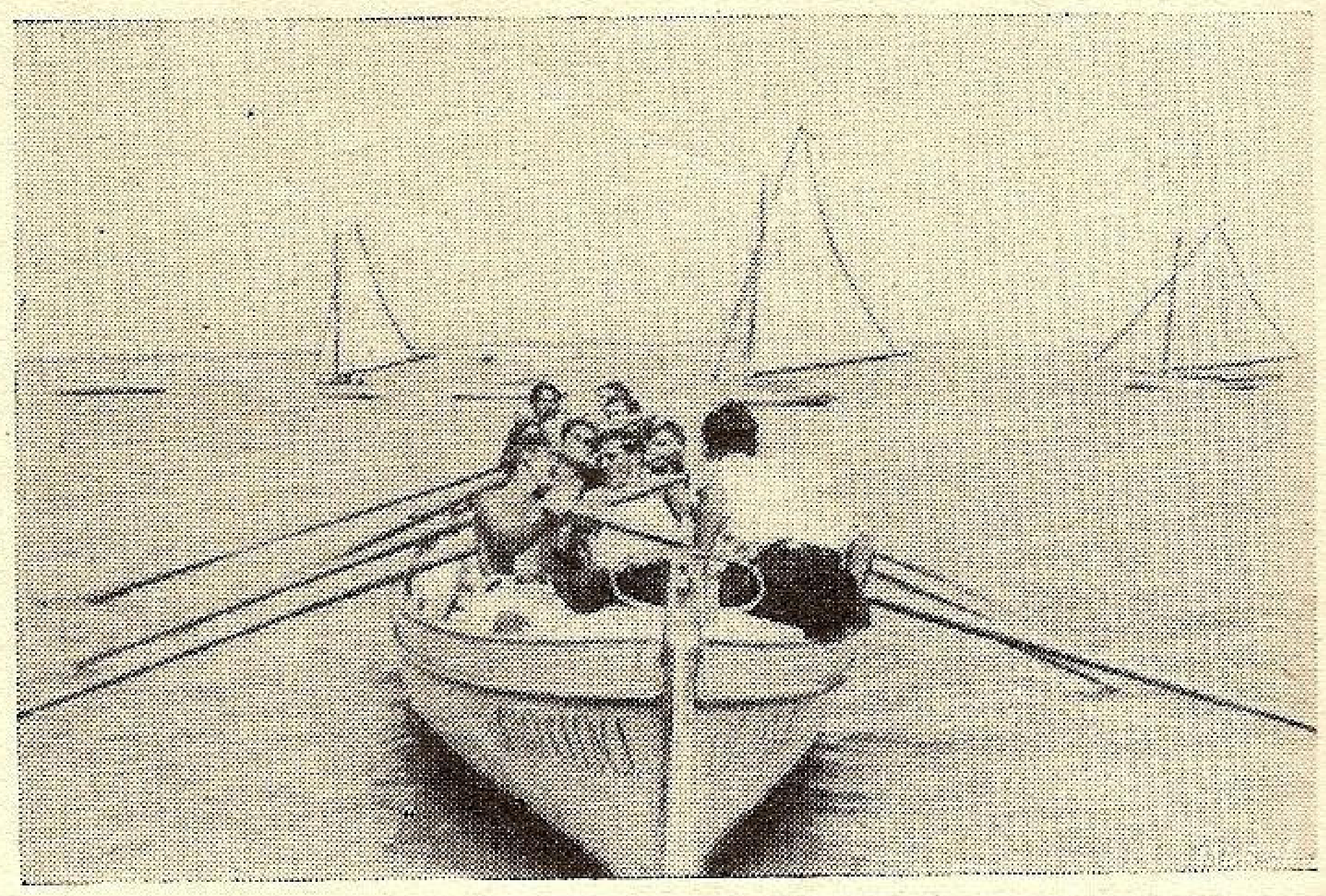
„Trecând la ţara noastră, cu toţii ştim că graţie situaţiei geografice prin care ocupăm cea mai mare arteră de comunicaţie a Europei şi un litoral maritim întins, atenţia şi interesele noastre covârşitoare trebuesc privite prin aceste trei jaloane. Dunărea cu gurile ei, Marea Neagră şi strâmtorile, unde ţara noastră este chemată să joace un rol de primul ordin şi să tindă la o expansiune din ce în ce mai pronunţată în orientul apropiat. Suntem obligaţi de aceste împrejurări să tindem şi să luptăm pentru crearea unei puteri maritime româneşti în Marea Neagră, caracterizată prin desvoltarea flotei de război şi comerciale.



Cetatea Albă: asistenţa la serviciul divin

„Aceste imperative ocupă intens autorităţile noastre şi putem să privim cu încredere realizările de bun augur ce le simţim cu toţii în aceste momente. Este locul să pomenim în trecere că prin noul regim creiat la gurile Dunării, în urma desfiinţării C. E. D., prin construcţiile navale, realizările de dotare ce se fac la Constanţa, Taşaul şi Galaţi, marina noastră de război şi comercială trăeşte clipe de nădejde. Pavilionul nostru va fi mândru şi va bine merita dela patrie pentru frumoasele misiuni de reprezentare şi impunere atât în vreme de linişte cât şi în momentele de încercare ale patriei. Vom fi mândri de noi şi de puterile noastre şi vom şti să cinstim memoria sfântă a celor 19 ofiţeri, 12 maeştri şi 240 subofiţeri şi marinari, mucenici ai apelor, căzuţi la datorie, pentru întregirea ţării. Astăzi noi toţi comemorăm cu pioasă aducere aminte şi cu profundă reculegere pe aceşti eroi. Iniţiativa de a se ridica un monument şi acestor meritoşi fii ai ţării, rămaşi cei mai de pe urmă, nouă marinarilor ne umple sufletul de bucurie. Sub îndemnul şi grija ocrotitoare ce ne-o poartă Acela a cărui Inaltă origină se trage dintr'o vestită familie de marinari, astă-zi în toate domeniile, marina noastră se află pe calea progresului. Asigurându-L de recunoştinţa, neprecupeţitului devotament şi dragostea ce-i purtăm, să strigăm cu tot sufletul şi cu toată inima:

„Să trăiască M. S. Regele Carol II,
„Să trăiască Marele Voevod de Alba-Iulia,
„Să trăiască Familia Regală".



Cetatea Albă: echipa L. N. R. la regate

In acest timp muzica a intonat imnul regal, iar publicul a ovaţionat îndelung.

La urmă a vorbit din partea Ligii Navale Române, D-l Căpitan Ochişor, membru în comitet:

„Domnule Prefect, Doamnelor şi Domnilor,

„Filiala Ligii Navale Cetatea-Albă, are prilejul să sărbătorească azi al patrulea an al existenţei sale şi al „Patronului Marinei".

„Se cuvine dar să dăm toată atenţia pentru ca să avem o flotă puternică pe Dunăre şi Marea Neagră şi în acelaşi timp să îndeplinim astăzi o datorie de educaţie naţională legând firul de continuitate între opera trecutului şi opera prezentă a marinei noastre regale. Să ne amintim că sunt 21 ani de când viteaza armată românească conlucrând la mare plan de unire a ţărilor române a pecetluit prin sânge, sabie şi foc gloria biruinţii noastre la Mărăşti şi Mărăşeşti.

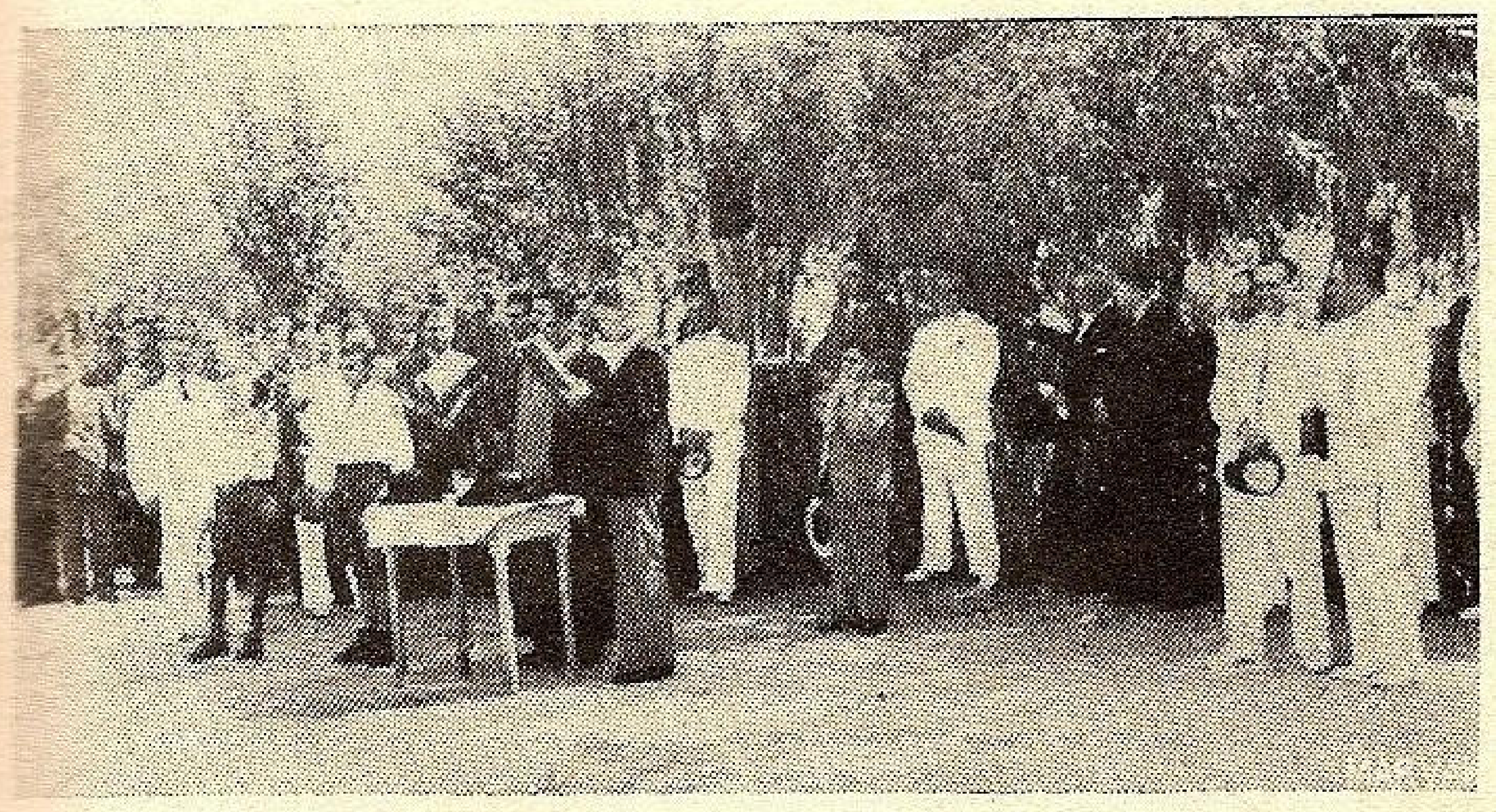
„Ostaşii marinari, alături de fraţii lor de arme, ostaşii armatei de uscat şi aer, ascultând de porunca Marelui Rege Intregitor de ţară Ferdinand I, au luptat şi au sângerat pe Dunăre şi Mare, desăvârşind isbânda finală, jertfind tot ce au avut mai scump pe lume pentru marele ideal naţional.

„Filiala Ligii Navale, Cetatea-Albă, exprimă astăzi prin graiul

Cetatea Albă: gata de plecare dela start

„meu cele mai profunde omagii de recunoştinţă tuturor eroilor marinari şi pentru a simboliza deosebita preţuire a faptelor lor vitejeşti, s'a scufundat astăzi, cu cele mai pioase simţiri o ancoră „din flori în apele Limanului. Slăvită să le fie memoria, iar faptele „lor vitejeşti să fie pilduitoare de devotament, sublim sacrificiu şi „înaltă împlinire a datoriei pentru generaţiunile de marinari prezente şi viitoare. Iar acum să îndreptăm gândul nostru spre Acela „căruia I se datoreşte desvoltarea marinei la care a ajuns astăzi „şi să strigăm :

„Să trăiască Majestatea Sa Regele Carol II, consolidatorul României Mari".



Tulcea : serviciul divin şi asistenţa

Publicul în acest moment a isbucnit în urale, iar muzica militară a cântat Imnul regal.

După terminarea cuvântărilor a urmat defilarea ambarcaţiunilor, apoi s'a trecut la desfăşurarea programului sportiv nautic constând din concursuri de înot, canotaj, ştafetă combinată şi regate cuttere.

La concursurile de înot a luat parte un număr de 18 concurenţi din cari au reuşit să obţină premii următorii :

1) Stafidov Alexandru ; 2) Balagi Pavel şi 3) Vidruc Alexandru.

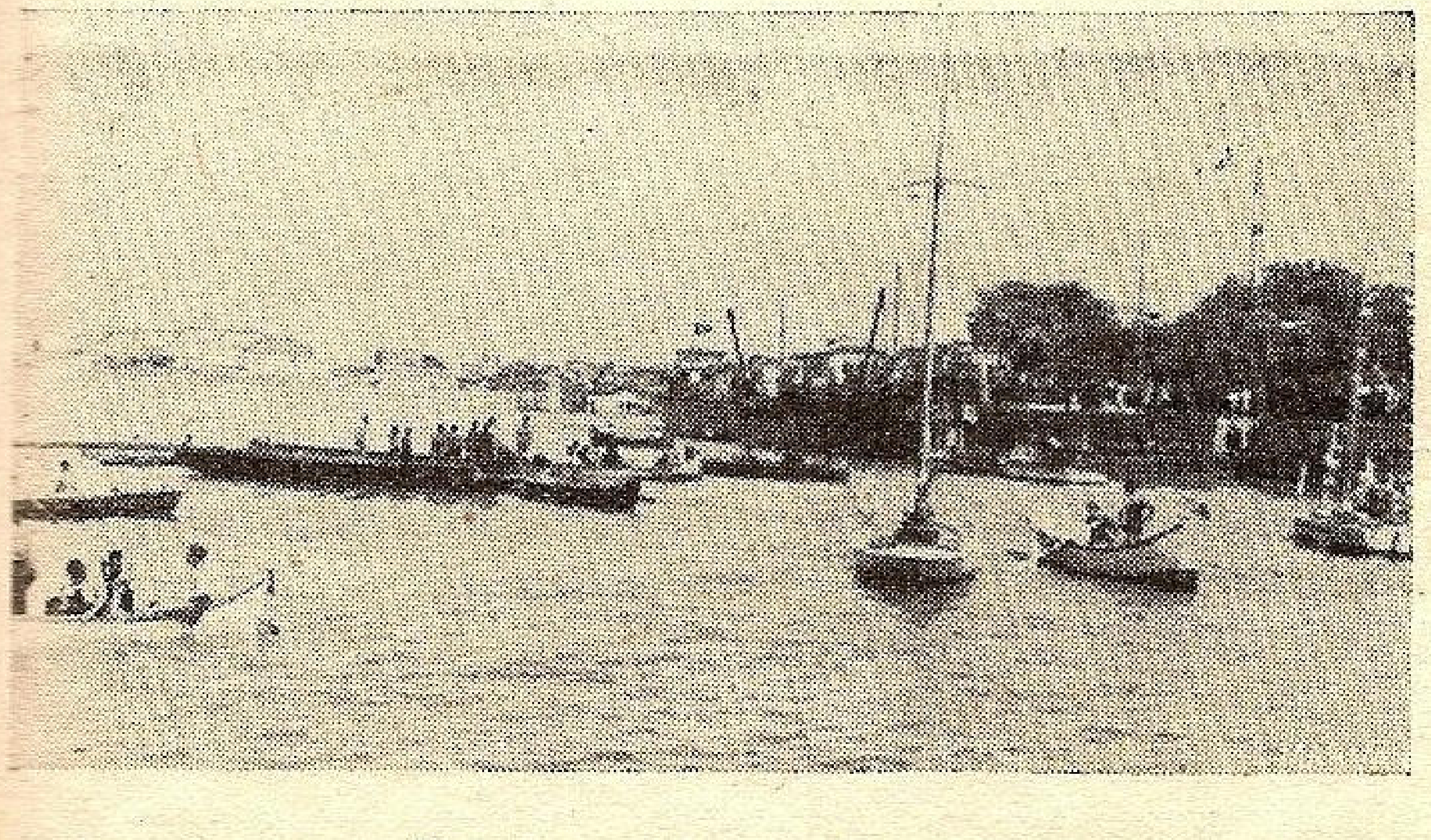
Canotaj distanţă 1000 metri, au concurat două echipe : echipa Străjerilor marinari şi echipa Ligii Navale Române ; premiul I a fost obţinut de echipa L. N. R.

La ştafeta combinată, a concurat aceleaşi echipe : Străjerii marinari şi L. N. R., premiul I fiind obţinut de căre echipa Străjerilor marinari.

Regata de cuttere.

Pe un traseu de 5 km., în formă de triunghiu, marcat prin 3 geamanduri cu fanioane colorate, s'a disputat regata de cuttere la care au luat parte următoarele 6 ambarcaţii :

„Meduana" proprietatea D-lui Leonid Maximov, „Elena", proprietatea D-lui Calust Asvadurov, „Zefirul", proprietatea D-lui Lev Steinberg, „Olimpiada", proprietatea D-lui Serghei Iusipenco, „Nimpha", proprietatea L. N. R. şi „Ketty", proprietatea D-lui Stamatopol Gh.



Tulcea : serbarea din port

Startul a fost dat dela debarcaderul L. N. R., prin împuşcătură cu arma, rezultatul fiind următorul :

1) Cutterul „Olimpiada", condus de către D-l Nicolae Turcanu a parcurs distanţa în 37 min. ; 2) Cutterul „Zefirul", condus de D-l Lev Steinberg, idem, 39 min. 56 sec. ; 3) Cutterul „Meduana", condus de D-l Vasile Ghenzul, idem, 40 minute ; 4) „Nimpha, condus de D-l Mihail Viţicovschi, idem, în 40 min. şi 35 sec. ; 5) „Elena", condus de D-l Otto Golver, idem, în 42 minute şi 6) „Ketty", condus de către D-l Gh. Stamatopol, idem, în 43 min. şi 15 sec.

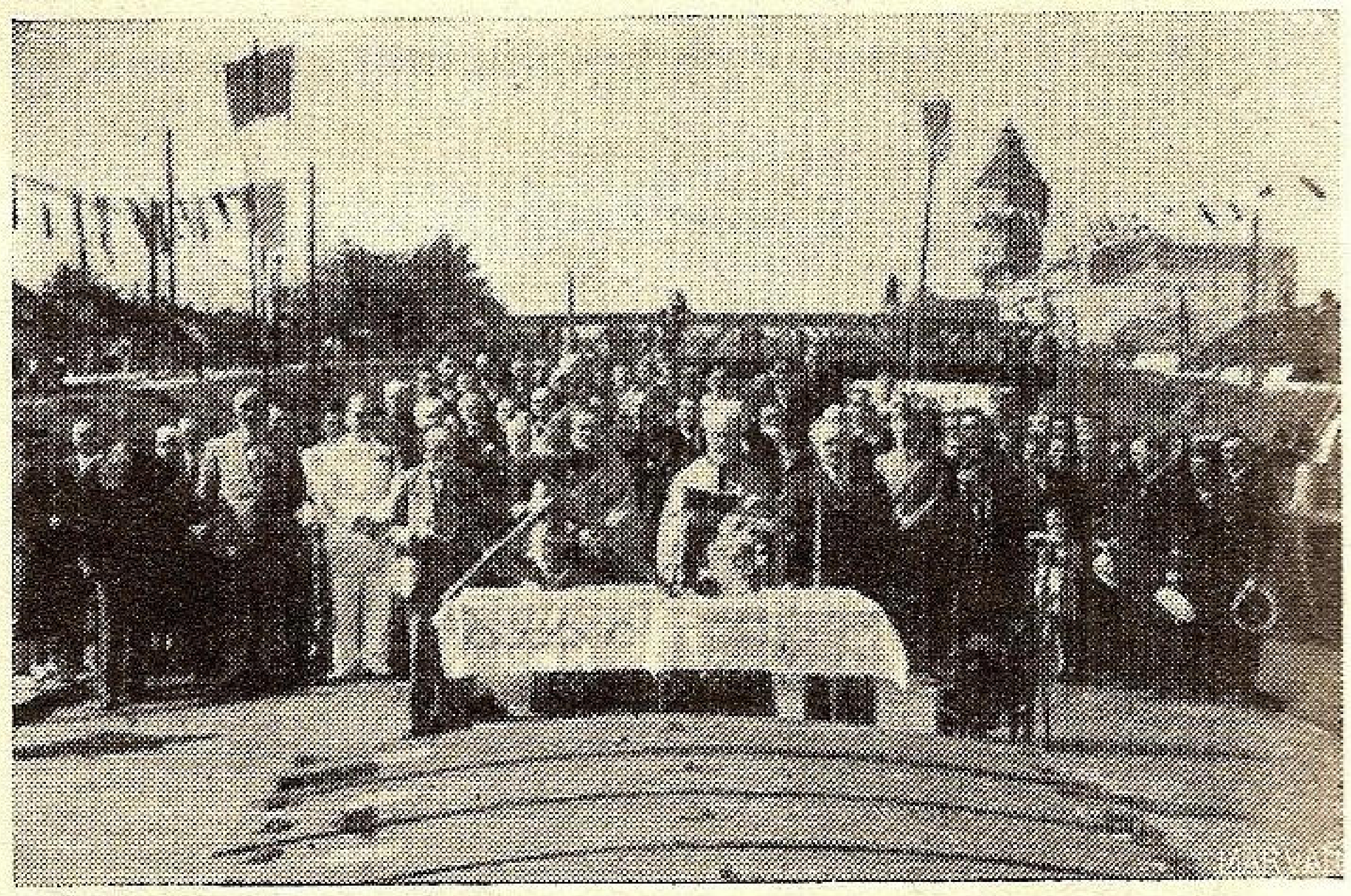
După terminarea concursurilor, publicul amator a fost plimbat cu toate ambarcaţiunile pe Limanul Nistrului.

Tot în această zi s'a organizat, în localitate şi o chetă, conform instrucţiunilor primite dela Centrală, prin vindere de cocarde din carton, strângându-se suma de lei 833.

Seara s'a organizat la sediul Filialei, pe ţărmul Limanului, tradiţionala serbare veneţiană, la care s'a petrecut până în zori de zi, rada portului cât şi ţărmul, fiind feeric iluminate, şi formând în ansamblul lor culorile naţionale.

Sulina

In acest an, Ziua Marinei a fost serbată într'un cadru restrâns din cauza marelui doliu ce a cuprins întreaga Ţară, prin moartea M. S. Regina Maria.



Timişoara : serviciul divin pe şlepul N. F. R. 617

In dimineaţa zilei de 8 Septembrie a. c. la orele 10,30, s'a oficiat pe un şlep armat al Marinei Regale Române, de către C. Sa Pr. V. Andreescu, Parohul Bisericii Ortodoxe Române din localitate, un Te-Deum pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi vitejeşte în războiul pentru întregirea neamului, în amintirea cărora, a fost scufundată în Dunăre o frumoasă ancoră de flori, în timp ce întreaga asistenţă a păstrat un moment de reculegere.

După Te-Deum, D-l Lt.-C-dor Popescu Florian, Comandantul Staţiunii Navale Sulina, s'a adresat celor prezenţi cu următoarele mişcătoare cuvinte :

„In fiecare an, marinarii strânşi laolaltă îşi serbează de ziua „Sfintei Fecioare, Patronul lor.

„Această zi este prilej de reculegere, când două sentimente profunde ne mişcă în deosebi sufletul. Este mai întâi, manifestarea „credinţei în Dumnezeu şi Sfânta Fecioară. Această credinţă stimulează munca marinarilor îmbărbătează şi dă puteri de viaţă „tuturor ce simt în sufletul lor chemarea sfântă pentru cultul Mării „şi onoarea Pavilionului şi dă tăria supremei jertfe, atunci când „primejdia pe mare se apropie.

„Dar tot această zi este şi un prilej de sfântă pomenire a Eroilor Neamului, când ne reamintim şi de eroii marinari, cari în „Marele Răsboi au dat tributul vieţilor lor, alături cu camarazii lor „de la uscat.

„Dacă în războiul mondial, cel mai mare procent de pierderi

„pe câmpul de luptă l-a dat Oştirea noastră, în sânul ei — scăzând pe cei secerați de boli — recordul procentual de pierderi îl deține Marina.

„Deşi au lipsit angajările navale, marinarii au căzut atât în duelurile de artilerie dintre navele noastre şi bateriile inamice, cât şi ca aviatori, artilerişti, pontonieri şi infanterişti.

„Astfel în luptele de la Turtucaia, Lt.-Comandorul STIHI EUGEN, a fost sfârtecat de obuze pe puntea monitorului „Mihail Kogălniceanu", al cărui secund era. Căpitanul DUMITRESCU CONSTANTIN şi Sublocotenentul GHICULESCU IOAN, au fost ciuruiți de mitraliere pe vedeta „Maior Grigore Ioan", pe care primul era Comandat, celălalt Secund.

„La Mecica, Locotenentul LEPRI REMUS, a fost răpus de explozia a 50 mine de baraj. La Constanța, Locotenentul STOICESCU NICOLAE, a fost aruncat în aer cu remorcherul „Ovidiu", care remorcând o corabie spre port, a lovit o mină.

„In dreptul Isaccei, Locotenenții VĂRTOSU CONSTANTIN şi ALEXANDRESCU IOAN, au fost ucişi de bombardamentul bateriilor inamice.

„La Topalu, Sublocotenentul AXENTE IOAN s'a scufundat cu o vedetă lovită de o mină plutitoare.

„Ca aviatori, Locotenentul GHEORGHIU GH., Sublocotenenții PETRESCU ŞERBAN, PAVELESCU ALEXANDRU şi HURMUZESCU IOAN au fost doborâți de gloanțele duşmane.

„Locotenentul POMPILIAN ALEXANDRU, ucis de bolşevici. Sublocotenentul ISVORANU ALEXANDRU, străpuns de schije la ostrovul Ginghinele. Locotenentul AŞINGHER BRUNO şi ofițerul mecanic ATANASIU CICERONE, stinşi pe patul de suferință în urma rănilor şi boalelor căpătate.

„La aceştia se mai adaugă doi ofițeri morți din accidente, şase maeştri şi 353 marinari, căzuți pe câmpul de onoare de la Turnu Severin până la Mare, precum şi doi ofițeri, un maestru şi patru marinari francezi, ale căror oseminte zac în pământul românesc, pecetluind legătura dintre sora noastră mai mare Franța şi România.

„S'au sacrificat astfel pe Altarul Patriei 20 ofițeri, 8 maeştri şi 357 marinari, adică peste 10% din efectivul de atunci al Marinei. Coroana de flori scufundată astăzi în Dunăre, s'o întovărăşim deci cu gândurile cele mai pioase, rugând pe cel Atotputernic să odihnească în pace pe aceşti eroi, alături de cei cari s'au jertfit pentru idealul unirii tuturor Românilor.

„Slăvită să le fie memoria şi faptele lor de arme să oțelească puterile şi voința fiecărui român prin pilda lor nemuritoare.

„Şi acum, ca în orice clipă mai însemnată a existenței noastre, gândul să ni se îndrepte plin de respect şi devotament, către Făuritorul României Noui, către iubitul nostru Suveran, care mereu veghează la prosperitatea, prestigiul şi tăria Țării şi a Poporului Român.

„Să-i urăm lungă şi glorioasă Domnie şi să strigăm cu toții din toată inima:

„Trăiască M. S. Regele Carol II".

„Trăiască Marele Voevod Mihai de Alba Iulia".

La orele 11,30, au fost aduse cele 2 yole, care urmau să fie botezate. Prima yolă, proprietatea D-lui Lt.-C-dor (r) Aurelian Păunescu, Comisar Maritim al Portului Sulina şi Membru în Comitetul de Conducere al Filialei noastre, a primit numele de „PESCĂRUŞ", naşă fiind D-na Virginia Constantinescu, farmacistă din Bucureşti, iar a doua, proprietatea filialei Sulina a L. N. R., a primit numele de „DOMNIȚA", naşă fiind D-na Adriana Popescu.

Aceste două ambarcațiuni, ca şi yola „Miorița", botezată la „Ziua Apelor" din acest an, au fost construite în mod foarte conştiincios şi artistic de tânărul constructor Milostin Dionisie din Sulina. După botez, cele trei yole au evoluat tot timpul pe Dunăre, până la sfârşitul serbării.

Au urmat apoi curse de lotci pescăreşti, dintre care au fost premiate următoarele:

Premiul I, Lei 120: Echipa Plutonului de Grăniceri.

Premiul II, Lei 60: Echipa de marinari a Stațiunii Navale Sulina

La sfârşitul serbării, D-l Roger Felix a făcut o frumoasă demonstrație pe aquaplan-ul remorcat de şalupa „Lebăda Deltei" a Serviciului Sanitar Sulina.

Timişoara

„Ziua Marinei", s'a sărbătorit după următorul program:

Ora 11: Serviciul religios pentru proslăvirea eroilor marinari morți în războí, pe un şlep amenajat de Căpitănia Portului Timişoara, în fața fabricei de tutun (pe malul stâng al canalului Bega).

Ora 11,30: Coborîrea în apă a unei ancore de flori pentru marinarii morți în război.

Ora 15: Excursie pe canalul Bega cu un şlep remorcat.

Timişoara: ancora de flori, scufundată în amintirea marinarilor eroi

Suma realizată dela această excursiune, destinată construirii vasului şcoală „Mircea", s'a ridicat la suma de lei 994.

S'a mai distribuit o insignă de metal pentru ridicarea unui monument marinarilor morți în război.

Tulcea

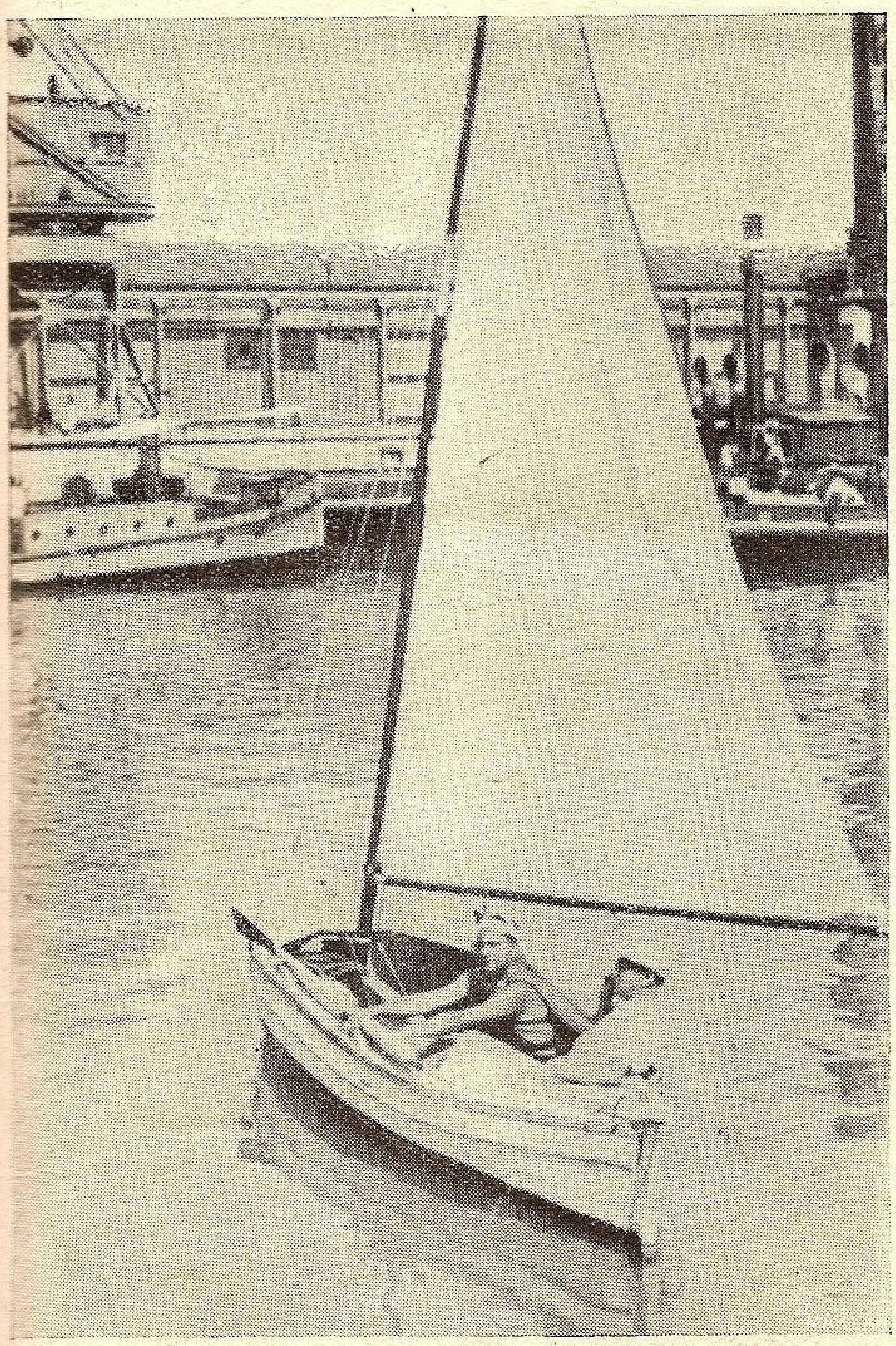
Serbarea s'a desfăşurat într'un cadru restrâns, după un program alcătuit de Comitetul Ligii, împreună cu autoritățile respective.

La ora 10,30, s'a oficiat un serviciu religios pe malul Dunării, în fața pontonului filialei, făcându-se în acelaş timp pomenirea eroilor marinei, după care a urmat programul în fața tuturor autorităților din localitate, constând din concursuri de înot pe mici distanțe, întreceri cu bărcile filialei pentru premilitari şi străjeri, diferite producții pe apă, împărțindu-se diferite premii pentru concurenți, din fondurile filialei.

Ziua apelor la Brăila.

In conformitate cu ordinele L. N. R. Secretariatul Central Bucureşti la data de 26 Iulie 1938, orele 10,30 a. m. s'a sărbătorit Ziua Apelor, în bazinul Docurilor Brăila, pe bordul Navei Comandor Demetriade, din Grupul Navelor Grănicerilor.

Serbarea a fost organizată de către L. N. R. Filiala Brăila de sub conducerea D-lui Comandor C. I. Cerna, cu concursul dat de către D-l Maior Eminescu Gheorghe, Comandantul Grupului Navelor Grănicerilor, care a avut toată bunăvoinţa de a veni în ajutor, pentru organizarea serbărei, punând la dispoziţia Filialei Brăila, toate navele şi personalul de sub conducerea d-niei sale, pentru care Filiala Brăila îi mulţumeşte călduros.



Brăila: şalupa «Şoimuleţ» şi un cutter al L. N. R.

La această serbare au luat parte d-nii: Colonel Tudose loc-ţiitor la comanda Garnizoanei Brăila şi Comandantul titular al Reg. 38 Infanterie, Colonel Brătăşanu, primarul Municipiului Brăila, Colonel Stroescu, Comandantul Pieţii Brăila, Colonel I. Teianu, Preşedintele Camerei Agricole, Virgil Paraschivescu, Căpit. Portului Brăila, Vasile Gavrilă, Preşedintele Camarei de muncă, V. Raţă, Şeful Vamei Locale, Colonel Costea, Comandantul Reg. de Pontonieri, N. Boscov, Consulul Franţei, Inginer Ciobanu, Directorul Docurilor, Profesor Petre Mirescu, Comandantul Legiunei de Străjeri, Sub prefect Carasec Tărtăcută, Şeful Contabil al Soc. Franco Română, Doctor Bănescu, Căpitan Niculescu, Căpitan Corini Gleb, Căpitan Drăghici, Medic Căpitan Dr. Vlădescu, Ad-tor Locot. Talpoş Radu din Grupul Navelor Grănicerilor precum şi un numeros public brăilean.

După oficierea Serviciului Religios, D-l Comandor C. I. Cerna loc-ţiitorul preşedintelui Filialei Brăila, a rostit următorul discurs:

„In această zi de evocare a foloaselor ce Ţara noastră trage din Apele care o brăzdează, când în programul de construcţii şi înfăptuiri intră şi transformarea râurilor naturale în râuri navigabile, cuvintele marelui Kogălniceanu că, cheia mântuirii noastre este drumul Dunărei spre Marea largă, au devenit o lozincă sfântă pentru noi.

„In acest scop, eforturile noaste ale celor din L. N. R., sunt îndreptate spre creiarea unei mentalităţi marinăreşti, căutând a aduce la îndeplinire Inalta dorinţă a Augustului său Preşedinte, aceia de a infiltra în masele poporului, dragostea de Marină.

„Majestatea Sa Regina Maria, în neţărmurita Sa iubire către Ţară şi Marină spunea:

„Cine în adevăr îşi iubeşte Ţara, trebue să dorească înflorirea ei în toate direcţiile. O Ţară nu poate spune că este liberă, dacă nu are eşire la Mare, care-i dă putinţa de a-şi spori producţiunea creind o viaţă nouă, cu noui orizonturi. Trei pătrimi din suprafaţa globului sunt acoperite de apă, care este calea cea mai importantă pentru legătura între Continente. Este calea lăsată de Dumnezeu tuturor Ţărilor. Să privim cu încredere viitorul nostru pe apă, pe undele căreia flamura Ţărei se va vântura în toate direcţiile, purtate de mândrele lebede, vasele noastre, care vor sta cândva alături de cele ale naţiunilor celor mai civilizate".

IMBOGĂŢIREA MARINEI COMERCIALE.

„România, care este o ţară tânără în plină ascensiune, nu putea rămâne în urma altor ţări şi iată cum în mai puţin de 5 ani, o nouă lebădă soseşte la Constanţa chiar astăzi, să mărească numărul celor existente: este frumosul vas de pasageri „Transilvania", care va face falǎ ţării în Orient. Un altul tot aşa de frumos numit „Basarabia", va urma în curând. Alte patru vase de comerţ sunt comandate în Italia şi vor complecta flota marinei noastre comerciale.

„Liga Navală al cărei program bogat urmăreşte printre altele şi desvoltarea neîntreruptă şi în toate direcţiile a Puterii Maritime Române, a Marinei de războí şi comerciale, a porturilor fluviale şi maritime, se poate mândri că o bună parte din programul său este pe cale de realizare, graţie impulsiunii date de Marele nostru Rege, care munceşte neîncetat pentru refacerea şi consolidarea României întregite.

„Pentru încurajarea de studii, Ministerul Aerului şi Marinei secondat de Liga Navală a comandat o nouă navă şcoală MIRCEA căutând astfel să păstreze tradiţia şi spiritul „Mircea", acel spirit „Mircea" care a contribuit la închegarea sufletească dintre marinarii vechi şi la punerea bazelor marinei noastre de astăzi.

INCURAJAREA SPORTURILOR PE APĂ.

„O altă parte din programul Ligii, a fost desvoltarea sporturilor nautice de care Majestatea Sa se intereseazǎ personal.

In regiunea Brăila, avem în prezent 4 cluburi nautice, din care clubul Brăila, cu o secţie de nataţie, Industria Sârmei, Pontonieri şi grupul vaselor; sperăm să enumerăm în curând şi cluburile înfiinţate de restul Regimentelor din Garnizoană.

„La Galaţi s'a înfiinţat deasemenea clubul Marelui Voevod Mihai şi Clubul Marinei. S'a dat astfel tineretului, posibilitatea să înveţe canotajul, prin avantajele ce li s'a oferit de a-şi construi bărci proprii.

„In zilele de 20 şi 21 Maiu, s'a organizat de cluburile înfiinţate şi sub auspiciile regionalei noastre, o caravană nautică dela Hârşova până la Galaţi, cu 17 ambarcaţiuni, şi 60 de persoane. O ordine şi o disciplină perfectă a domnit în sânul acestor pionieri ai sportului nautic şi le-am fost adânc recunoscători, pentru spiritul de sportivitate de care au dat dovadă.

„Le mulţumim tuturor în mod călduros, după cum mulţumesc şi Domnilor Comandanţi ai Grupului Navelor, Pontonieri şi Domnului Director al Industriei Sârmei, pentru modul cum au înţeles să ne ajute în toate manifestaţiunile sportive.

„Yachtingul constitue primul şi cel mai complect dintre sporturi.

El pune în joc toate facultăţile umane fizice şi intelectuale. El desvoltă, în fine, calităţile morale prin obligaţia comandamentului şi iniţiativei, prin obligaţia ce are de a lua deciziuni imediate. Yachtingul este mai puţin desvoltat la Dunăre ca la Mare.

„Totuşi avem plăcerea să numărăm câţiva membri îndrăzneţi care navigă şi pe Dunăre, cu toate riscurile şi neplăcerile ce le întâmpină atunci când cade vântul.

INFĂPTUIRILE LOCALE ALE L. N. R.

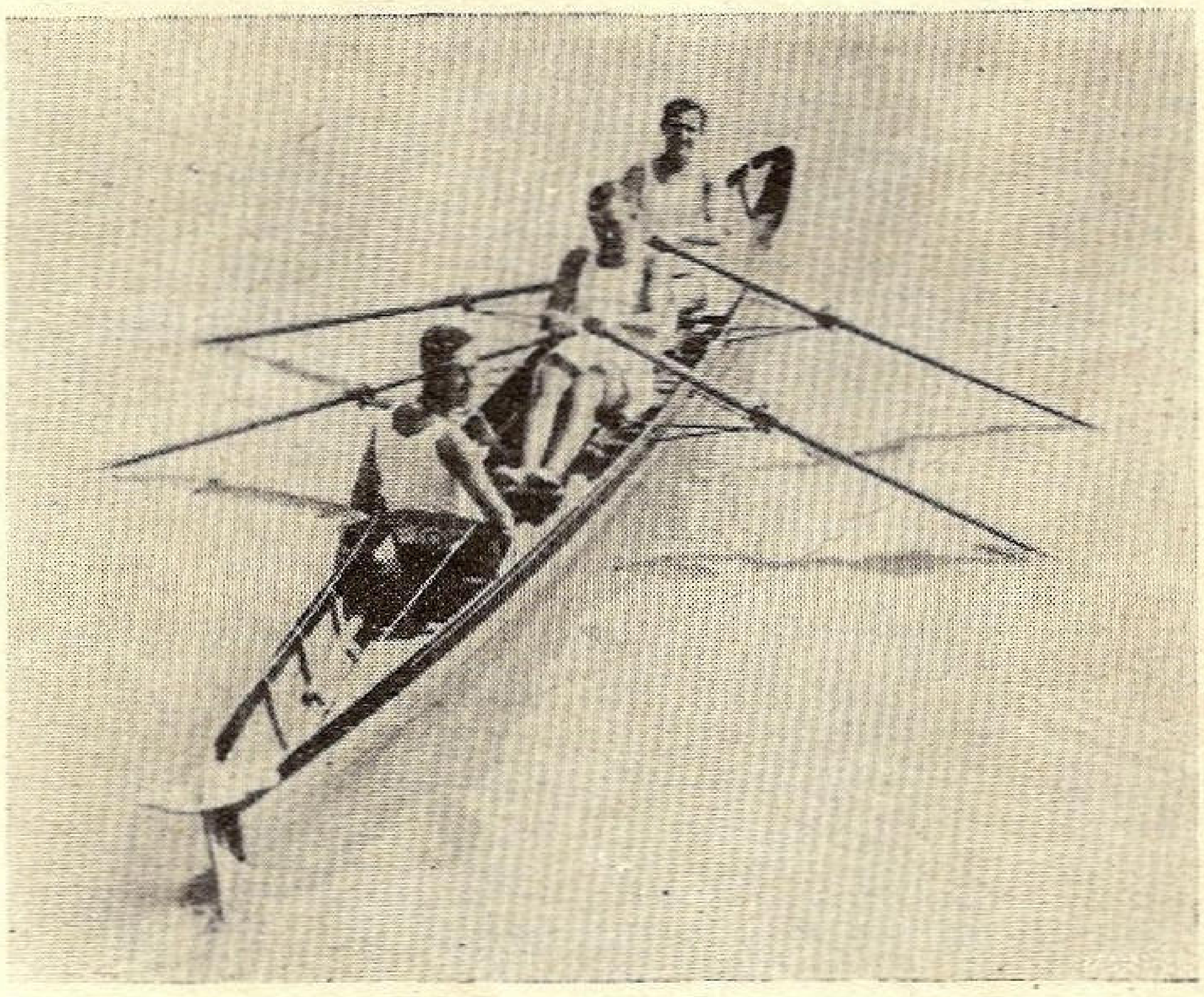
„O altă înfăptuire a L. N. R. din localitate, este înfiinţarea şcoalei de înnot la plaja din faţa debarcaderului N. F. R. şcoală ce a devenit o necesitate de ordin social.

„Indemn tineretul să înveţe cât mai curând să înnoate pentru a se bucura de binefacerile acestui sport prin o recreaţie sănătoasă şi siguranţa persoanei lor.

„Liga Navală Română, în urmărirea scopului ce şi l'a fixat a scos şi o revistă pentru tineret. In ea vor găsi îndrumări şi sfaturi practice, în întreg domeniul marinăresc.

„Sperăm că apelul nostru de a înscrie cât mai mulţi ca membri în L. N. R. va găsi răsunetul dorit.

„Personalul Societăţii franceze de navigaţie în număr de peste o sută, din îndemnul Domnului Director General Boscoff şi Domnului Buchach şi Morvan s'a înscris în Liga Navală. Le aducem pe această cale călduroase mulţumiri pentru frumosul şi marinărescul gest. Sperăm că şi alte Societăţi şi persoane vor urma acest frumos exemplu.



Brăila: skif de doi plus unul

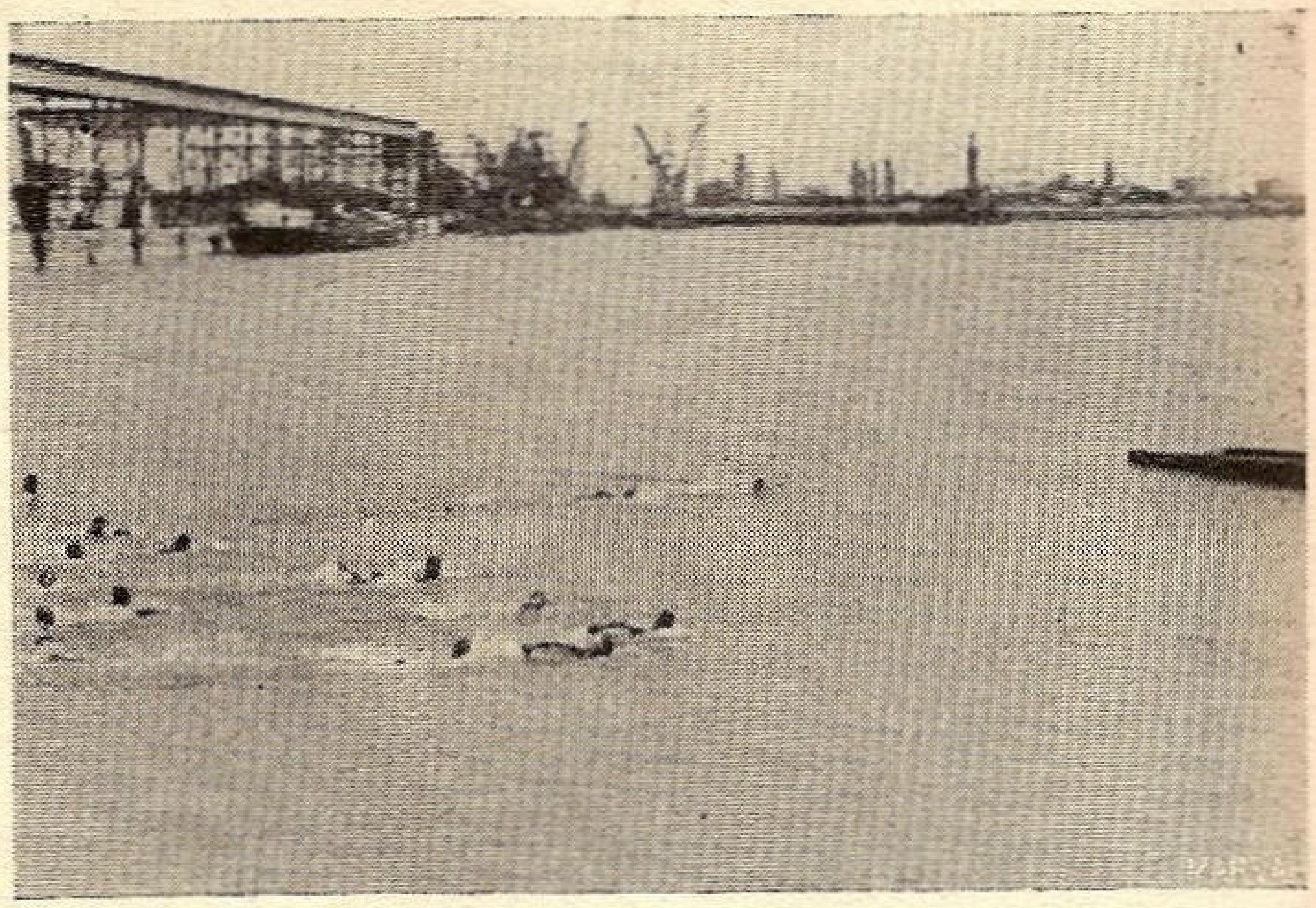
APEL LA TINERET.

„Vom putea astfel să ne îndeplinim visul nostru de a vedea înscrisă în Liga Navală, masa cea mare a populaţiei româneşti.

„Repet deci, apelul din anii precedenţi, adresându-mă mai întâi tineretului premilitar, străjeri şi străjere şi tuturor persoanelor care simt româneşte să se înscrie în Liga Navală. Nu putem înţelege cum Polonia are aproape 600.000 membri, pe când România nu a ajuns încă la 10.000. Prin înscrierea în Liga Navală Română, vom răspunde Inaltei dorinţi a M. S. Regelui care, cu tot sufletul şi adâncă înţelepciune, conduce destinele acestei ţări pe veci, pusă pe puternice temelii.

„Să căutăm deci să-L slăvim şi să-L înţelegem, secondându-L în marea operă începută.

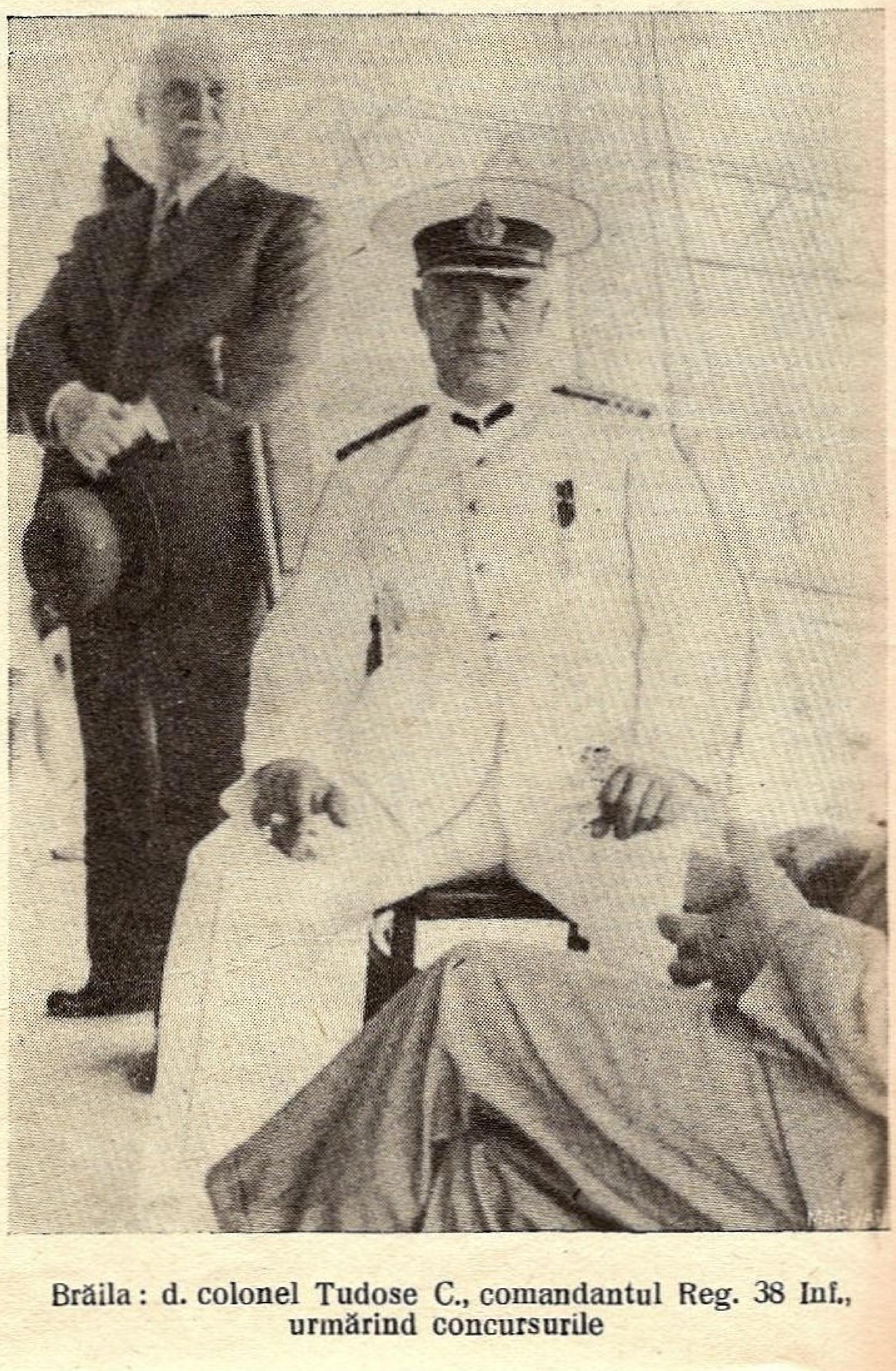
„Cu aceste gânduri frumoase să strigăm cu toţii din tot sufletul nostru: să trăiască M. S. Regele Carol al II-lea, Consolidatorul României Mari".



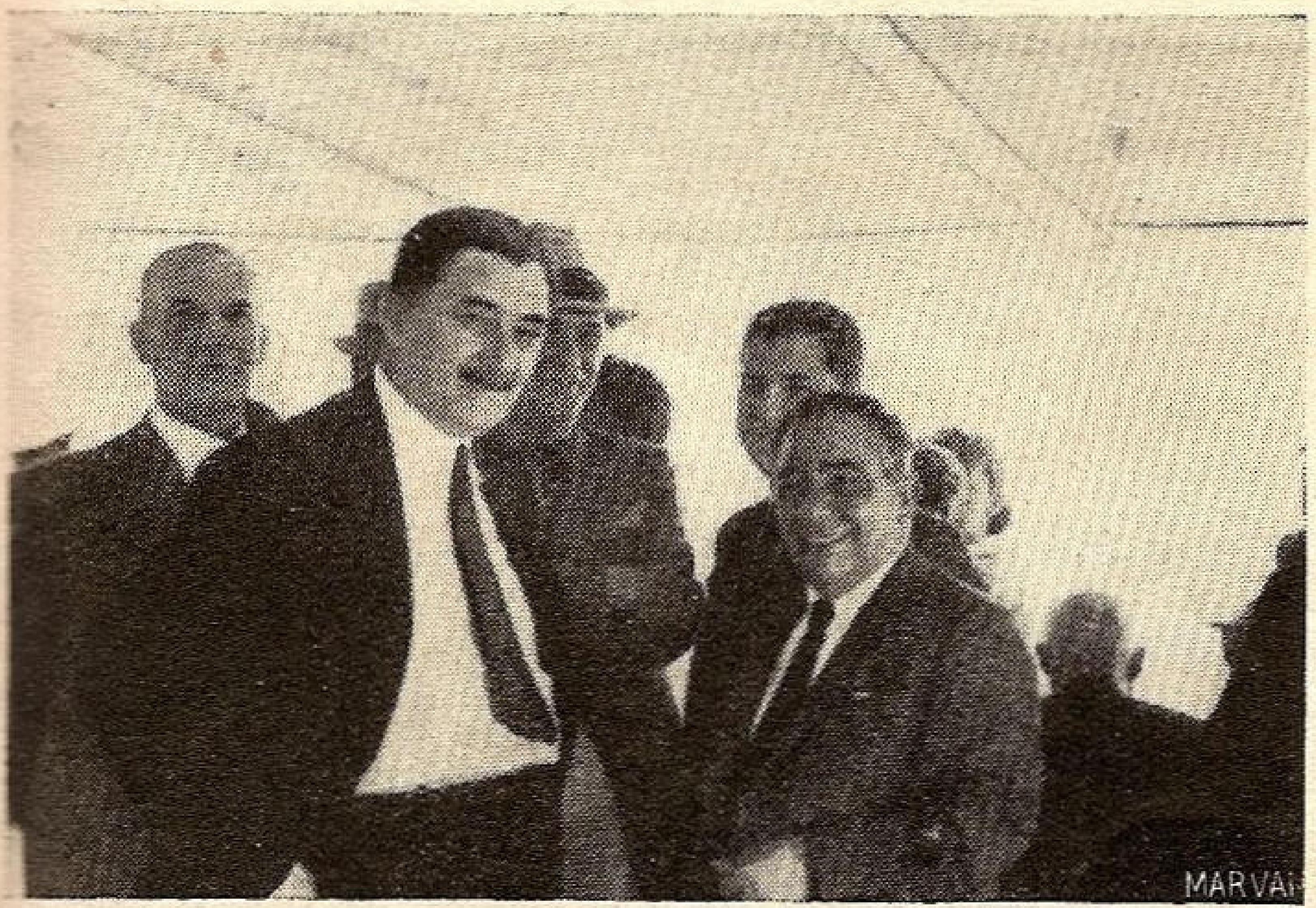
Brăila: concursul de înnot

A urmat apoi programul compus din diferite producţiuni sportive pe apă, astfel după cum urmează:

- Defilarea caravanei nautice.
- Concurs de skifuri.
- Concurs de caiace.
- Concurs de puiuri. (puiuri n-rul 2; vedete).
- Concurs de bărci. Barca Demetriad.
- Concurs de lotci (trei + unul). Lotca Comp. I-a.
- Concurs de înnot, viteză.
- Concurs de lotci (trei + unul). Lotca Comp. II-a.
- Concurs de înnot, fond 400 metri.
- Demonstraţii de skiuri.
- Nunta cu bucluc.



Brăila: d. colonel Tudose C., comandantul Reg. 38 Inf., urmărind concursurile



Brăila: D. Colonel Brătăşianu, primarul oraşului, urmărind defilarea.

— Pantomima nautică.

Defilarea ambarcaţiunilor a fost deschisă de schiorii Regimentului de Pontonieri, Sergent Orcola şi Cpt. Furnică.

Partea a II-a a programului a fost compusă din concursuri de înnot, întreceri cu bărcile, înnot de viteză, demonstraţii de giguri waterpolo.

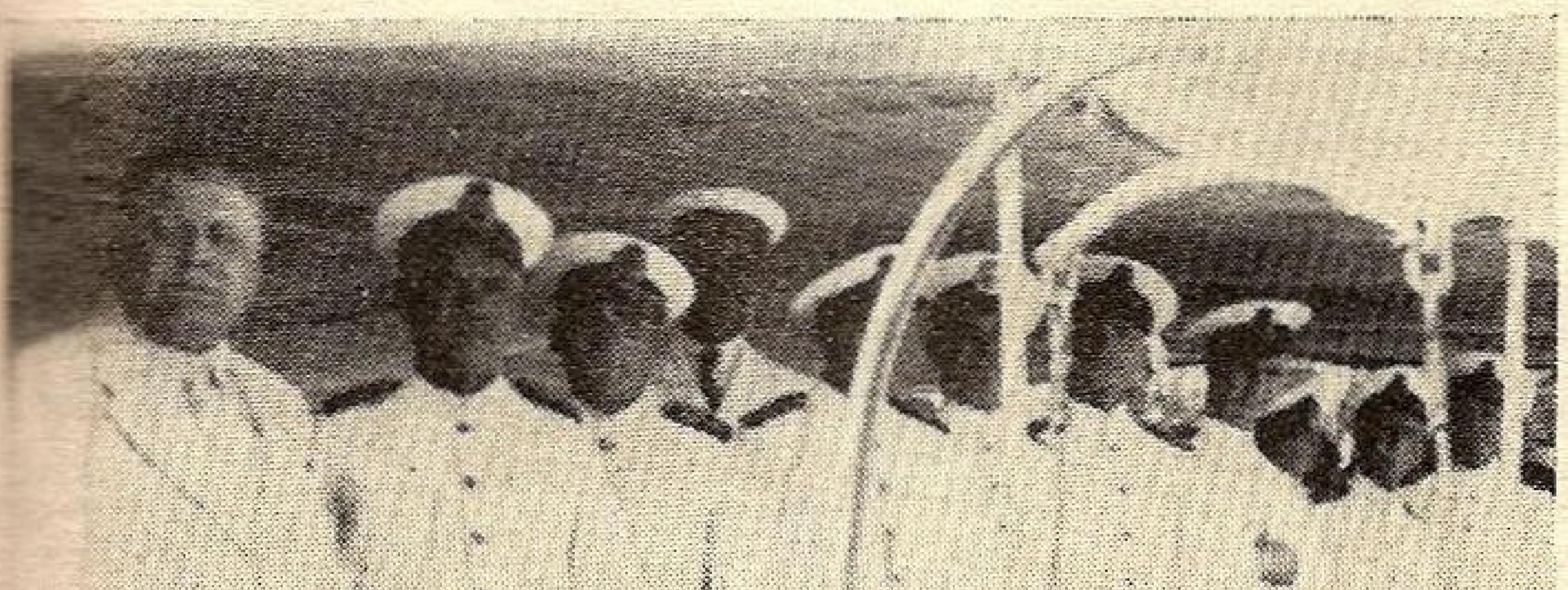
Programul s'a încheiat cu o comedie pe apă, executată de soldaţii Grupului Navelor Grănicerilor.

Lansarea şi botezul unei baleniere şi a unui yacht, ale filialei L. N. R. din Cetatea Albă.

In ziua de 17 Iulie a. c. Liga Navală Română Filiala Cetatea Albă, într'un cadru solemn a serbat un moment istoric în viaţa şi activitatea acestei filiale.

Pentru formarea echipagiilor de tineri marinari, cari afară de sport propriu zis fac şi pregătiri generale pentru a deveni buni marinari, de mult s'a simţit nevoia de a se construi o balenieră mare, în schimbul vechei baleniere „Crinul" care, din cauza vechimei a fost scoasă la pensie.

După multe sforţări şi cu preţul unor sacrificii materiale şi morale imense, acest deziderat a fost transformat în fapt prin construirea balenierei, care în ziua de 17 Iulie a fost sfinţită dându-i-se numele „Fortuna", de către naşul ei D-l Colonel Popu Ioan, Prefectul acestui judeţ, care, prin felul cum a ştiut să dea sprijin moral şi material Ligei Navale Române, îl putem considera cel mai mare animator în construirea acestei ambarcaţiuni.



Brăila: D. Comandor Cerna cu maieştrii navei «Lt. C-dor Demetriade»

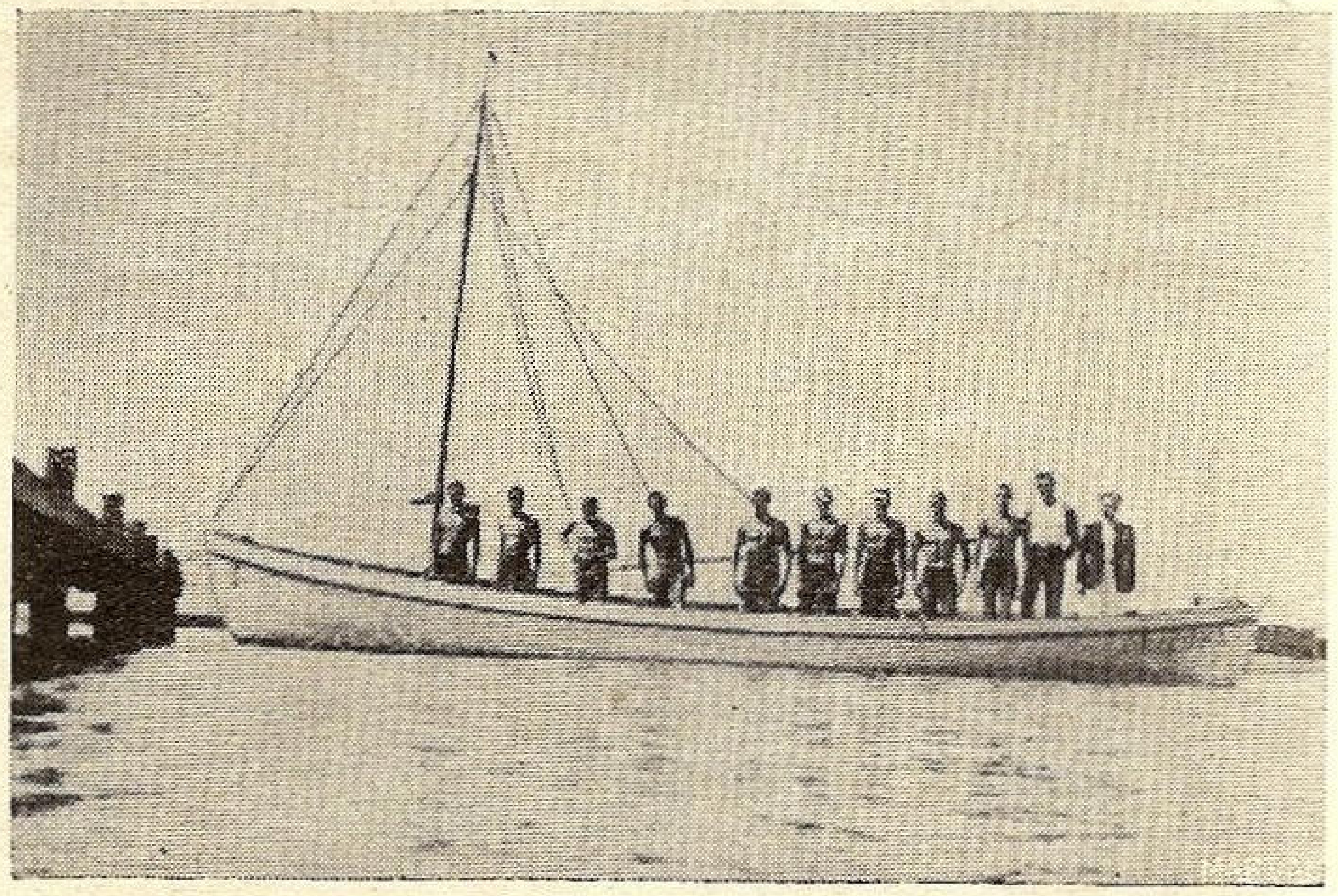
La ora 18 d. a. a început să se strângă un public numeros dornic de a vedea desfăşurarea ceremoniei.

Acostată la chei pe apa liniştită îşi arăta formele ei mândre şi gingaşe, vopsită în alb cu roşu zeitatea al cărei nume îl poartă.

In toată lungimea cheiului erau ancorate toate cutterele Ligei cu pânzele şi pavilioanele ridicate în semn de sărbătorire a acestui eveniment, — iar alături de „Fortuna" era acostat şi cutterul „Elena" proprietatea d-lui Calust Asvadurov, Preşedintele Filialei, un vechiu şi încercat vas care are să îmbogăţească parcul nostru cu încă o frumoasă achiziţie şi care urmează deasemeni să primească botezul odată cu „Fortuna".

La ora 19, sosind naşul, D-l Colonel Popu Ioan, Prefectul judeţului, s'a început serviciul religios, oficiat de către P. S. Protoereul judeţului Hr. Fotescu asistat de Diaconul Stihi şi Buciuceanu, în prezenţa d-lor: Colonel Hoffman, Comand. Garnizoanei, T. Candea, Prim-Preşedinte de Tribunal, Petre Galaction, Preşedinte de Tribunal, Mih. Daraban, Prim-Procuror, Al. Petrescu, Procuror, Em. Mănescu avocat, Preşedintele Căminului Cultural, întregul corp ofiţeresc din Garnizoană, un considerabil număr de membri L. N. R., întregul comitet al Filialei, în frunte cu D-l Calust Asvadurov, Preşedinte şi D-na Elena Asvadurov soţia D-sale, Preşedinta Comitetului de Doamne a L. N. R., a străjerilor marinari, a echipagiului balenierei şi a unui numeros public.

După terminarea serviciului divin, s'a procedat la sfinţirea vaselor, cu care ocazie, naşul balenierei, D-l Colonel Popu a spart tradiţionala sticlă de şampanie de prova balenierei iar D-na Elena Asvadurov o altă sticlă de şampanie de prova cutterului „Elena".



Cetatea Albă: baleniera „Fortuna" acostează

Momentul a fost foarte solemn, — apa limanului era liniştită şi limpede iar amurgul îmbrăca debarcaderul frumos pavoazat şi iluminat electric într'o aureolă care a impresionat; ruga a fost foarte pioasă şi publicul sufleteşte mişcat.

Baleniera, acostată la debarcader, avea la bord echipagiul în uniformă marinărească aliniat în formaţie. Toţi sunt băeţi tineri, majoritatea studenţi cu feţele şi trupurile bronzate de soare şi stăteau în poziţie de drepţi cu mâna dreaptă ridicată ascultând evlavioşi ruga.

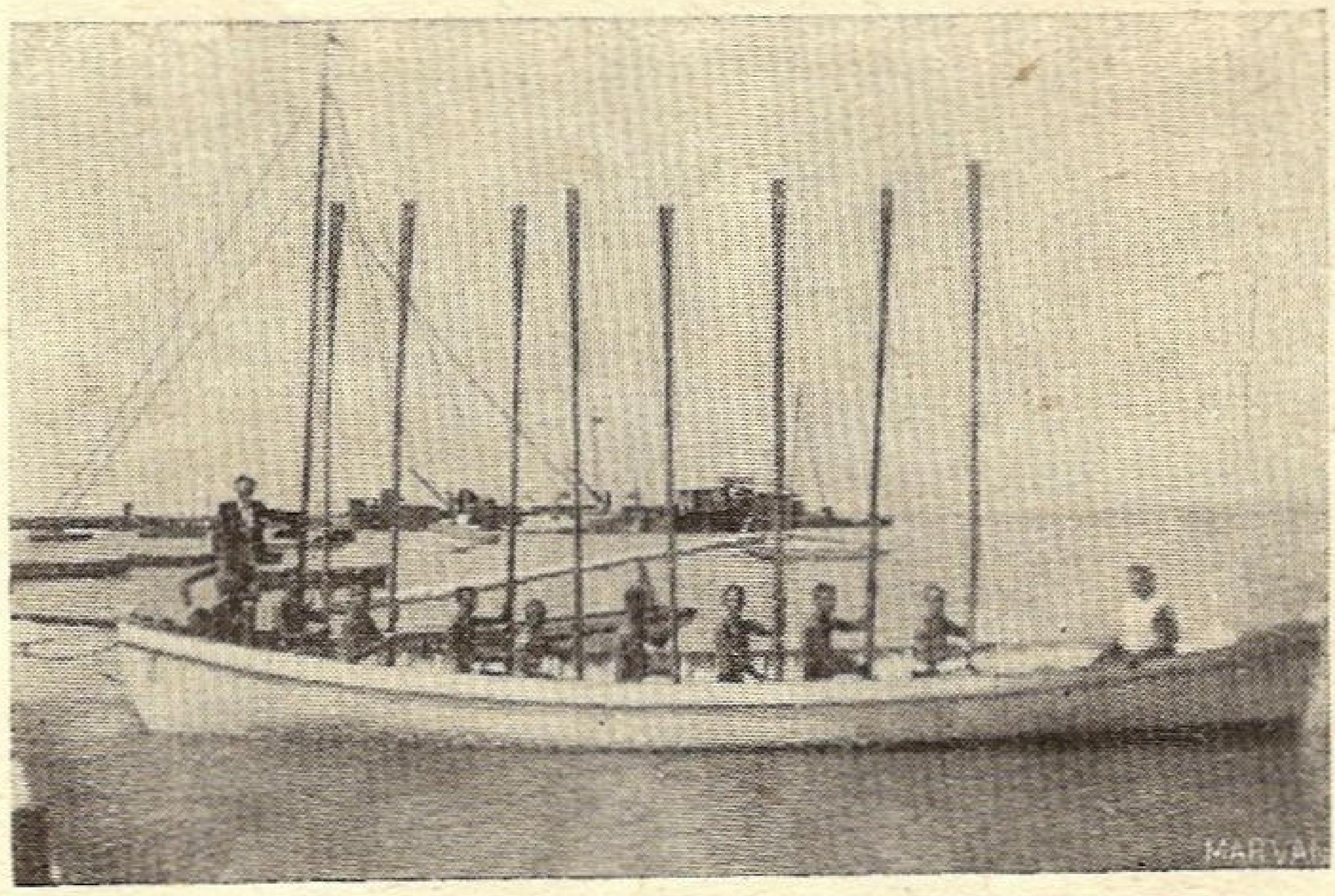
Cu această ocazie naşul balenierei D-l Colonel Popu, a rostit câteva cuvinte finei sale spunând că a primit cu mare bucurie a fi naşul acestei frumoase ambarcaţiuni arătând străduinţa ce o pune comitetul acestei Filiale spre a da o cât mai mare desvoltare sportului nautic în acest colţ de ţară, amintind că, departe de noi, la Centru veghează M. S. Regele Carol II. Preşedintele activ al L.N.R., care în fiecare moment are grijă de interesele ţării şi ale poporului Său. Publicul a ovaţionat îndelung, iar muzica a cântat Imnul Regal.

După D-sa, a luat cuvântul D-l Calust Asvadurov, Preşedintele Filialei care a mulţumit D-lui Prefect Colonel Popu, pentru concursul nepreţuit dat în toate ocaziunile acestei Filiale, şi în continuare a lăudat fapta frumoasă a echipajului — tineret marinăresc, care obţinând în vara trecută ca premiu suma de 2000 lei.

dela Societatea „Salvamar", pentru salvarea dela înec a unui d. căpitan cu familia și a altor două doamne, în portul Bugaz pe timpul unei furtuni pentru că n'au împărțit premiul între ei ci l'au donat ca prim fond pentru construirea balenierei, apoi vorbind despre cutterul „Elena", a arătat că această ambarcațiune deși de drept, există de mult, însă de fapt — de azi începe să poarte pavilionul național și al Ligei Navale Române, pe care-l va duce cu mândrie pe tot litoralul mărei noastre.

Urează spor la muncă echipajului și-l stimulează ca să poarte cu cinste și victorios drapelul Țării și al Ligei Navale, cari i se încredințează în acest moment solemn spre a fi purtate pe întinsul apei cât mai departe în toate ocaziunile de manifestări marinărești.

Incheind, cere să ne îndepărtăm gândul spre M. S. Regele Carol II, înțeleptul nostru Suveran și Președintele Activ al L. N. R.. urându-i domnie lungă pentru propășirea acestei țări, (publicul isbucnește în urale iar muzica a intonat Imnul Regal) apoi propune nașului și altor personalități a se îmbarca în balenieră pentru a face prima călătorie pe noua botezată.



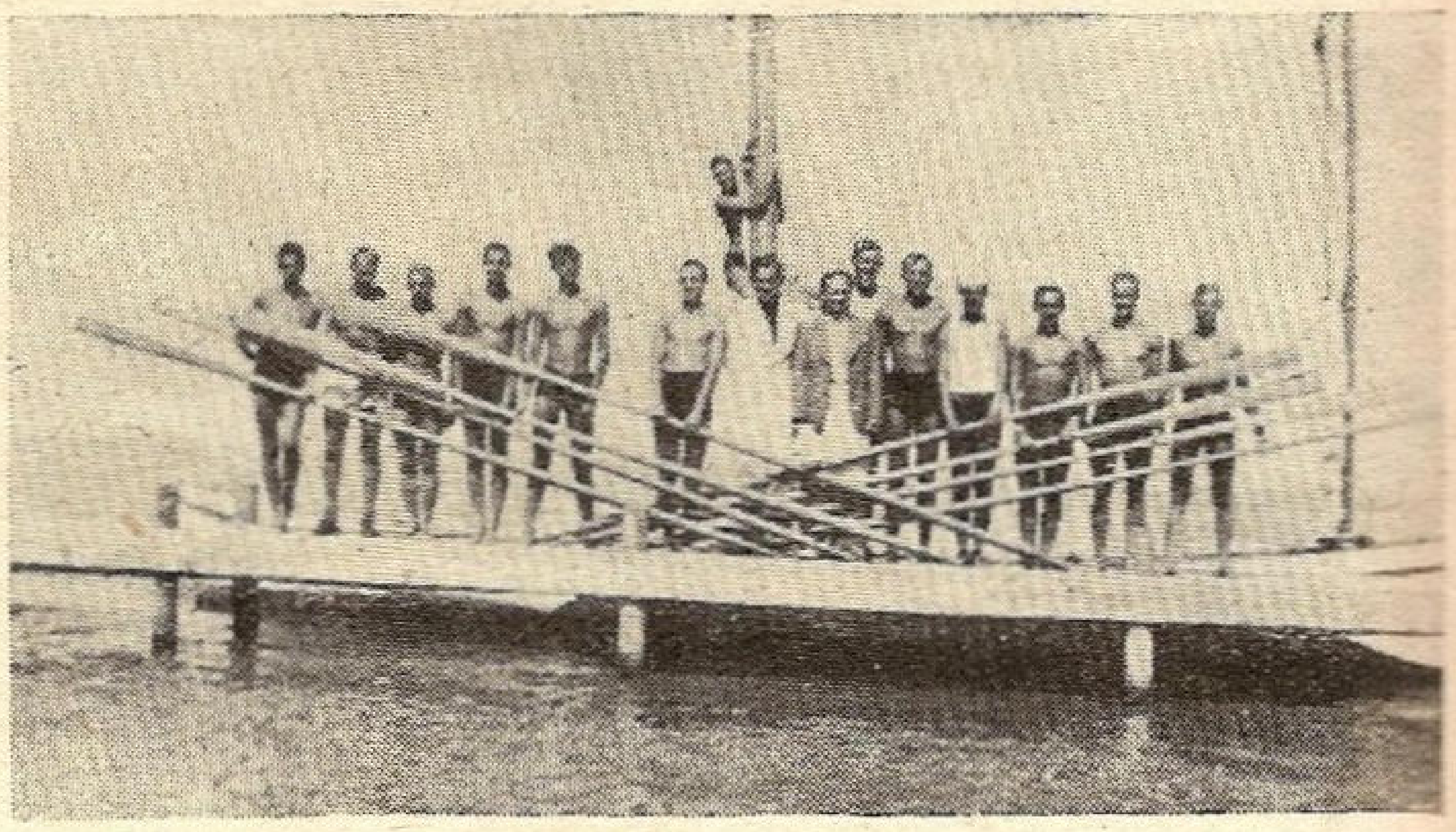
Cetatea Albă: Baleniera „Fortuna" așteptând botezul

După aceasta la țărmul Limanului lângă debarcader, s'a aranjat o masă camaraderească la cari au luat parte toți cei amintiți mai sus, având și ca musafiri pe d-nii: Profesor Universitar L. H. Grondijs, dela Universitatea din Utrecht-Olanda, și F. S. Sixma. Baron van Heemstra dela Haga, veniți la noi pentru a admira frumusețea acestei țări.

Domniile-Lor au rămas foarte încântați de frumusețile acestui colț de țară și de primirea călduroasă ce li s'a făcut.

In ultimul moment s'a primit și o telegramă de felicitare din partea unei membre a L. N. R. d-na Lidia Zlatova, Profesoară la Liceul de Fete, care dorește nouilor botezați viață cât mai lungă.

La masă a domnit o atmosferă prietenească și voioasă ce a durat până în zori de zi, iar plimbările cu cuttere și baleniera la lumina lunei care se reflecta în apele Limanului Nistrului a stârnit admirația tuturor participanților, — care era o distracție în plus, publicul părăsind pentru aceasta dansul de pe platformele special amenajate.



Cetatea Albă: echipajul balenierei „Fortuna"

Timișoara: în excursie pe Bega

Uzinele PENTA Fabrică
Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11—3½—5 C. P.; K 21 7—10 C. P.
L 41—12—16 C. P.; A 4—20—30 C. P.
precum și mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acționate cu benzină, petrol sau motorină
Consultați secția noastră de motoare. Nu vă costă și nici nu vă obligă la nimic
TELEFON
3—6753
SKF
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
București, Cal. Victoriei, 86

Lansarea Navei Şcoală „Mircea"

(vezi coperta)

Oficialităţile române şi germane în aşteptarea lansării

La şantierul „Blohm & Voss" din Hamburg a avut loc Joi 22 Septembrie 1936, orele 15,48 cu o deosebită solemnitate lânsarea în bune condiţiuni a navei şcoală „Mircea" a Marinei Regale.

La solemnitatea lansărei au luat parte în afară de întreg personalul şantierului în frunte cu D-l *Walter Blohm* cu D-na, reprezentanţii Marinei Germane în frunte cu D-nii C'Amirali *Wolf* şi *Anker* cu Doamnele, reprezentanţii Legaţiunei noastre din Berlin în frunte cu D-l Consilier de legaţie *V. Brabeţianu* cu D-na reprezentând pe D-l Ministru R. T. Djuvara care fiind suferind nu a putut lua parte; Consulii generali ai României din Hamburg şi Berlin, d-nii *T. Gallin* şi *Karagea* cu d-nele; Consulul României la Hamburg, d. *Oancea* cu d-na; membrii misiunei Române de supraveghere în frunte cu D-l Căpit. *Inginer Năstase* cu D-na; reprezentantul Ministerului Aerului şi Marinei D-l *Comandor Al. Bardescu;* reprezentantul Comandamentului superior al Marinei Germane din Berlin. D-l Locot. *Comandor Stokerjahn;* reprezentanţii partidului naţional socialist german din Hamburg, Primarul oraşului Hamburg. D-l *Krogmann* cu D-na precum şi mai mulţi ofiţeri din Marina Germană şi alte personalităţi de seamă ale oraşului Hamburg.

Deasemenea a mai luat parte şi un grup de 8 comandanţi de străjeri din „Straja Ţării" cari se aflau în vizită oficială în Germania.

Marina Germană a căutat să dea o deosebită atenţie acestui act prin reprezentanţii trimişi şi prezenţa unei companii de onoare din marină cu muzică, adusă special la Hamburg, care a dat onorurile la trecerea în revistă de către D-l C'Amiral Wolf, Comandantul Staţiunii din Hamburg însoţit de D-l Comandor Bardescu, Consilierul Brabeţianu şi Primarul oraşului Hamburg.

Programul lansării navei a fost astfel întocmit fiindcă intrarea navei în apă trebuia să se efectueze exact la ora 15,48 ora care corespundea cu fluxul. Lansarea făcându-se perpendicular pe fluviul Elba, trebuia ca aceasta să aibă loc exact în momentul când maréa era cea mai înaltă adică, când curentul era zero, spre a evita devierea navei din planul de lansare, lucru ce ar fi periclitat nu numai însăşi operaţia de lansare a navei dar ar fi putut aduce avarii foarte grave corpului navei.

Pentru acest motiv, tot programul a fost întocmit dela această oră înapoi.

PROGRAMUL PENTRU LANSAREA NAVEI „MIRCEA"

Construcţia No. 519. 22 Sept. 1938.

Ora 14.55	Plecarea invitaţilor dela debarcaderul St. Pauli No. 6 cu vasele Soc. „Hapag" la pontonul Elba.
Ora 15,10	Plecarea naşilor şi a invitaţilor de onoare dela debarcaderul St. Pauli No. 1 cu vasele Soc. „Hadag" la pontonul Elbei.
Ora 15,20	Sosirea naşilor şi a invitaţilor de onoare la pontonul Elbei.
Ora 15,35	Discursul D-lui Ministru al României.
Ora 15,41	Muzica. — Imnul naţional român — Imnul naţional german — Imnul Horst Wessel Aprinderea felinarelor roşii (gata de lansare).
Ora 15,46	Botezul Lovitura de tun
Ora 15,48	Lansarea
Ora 16,00	Plecarea invitaţilor dela pontonul Elbei la debarcaderele St. Pauli.

Nava avea pe cală o siluetă admirabilă fiind împodobită cu ghirlande de brad şi toate trei catargele pavoazate cu marele pavoaz având ridicate la fiecare catarg şi la pupa pavilionului Marinei de război române, aşa cum se vede pe copertă.

Pe cala de construcţie în prova vasului era ridicată o mare estradă pe care au luat loc oficialităţile române şi germane iar pe cală în ambele borduri foarte multă lume şi lucrătorii şantierului.

La ora 15,35 D-l Consilier *Brabeţianu* a ţinut în limba germană următorul discurs:

Doamnelor şi Domnilor,

In această clipă, când noua navă şcoală „MIRCEA" stă gata să despice primul val în apa tuturor mărilor, îmi revine mie, în calitate de reprezentant al Ministerului României în Germania, înalta cinste de a vă împărtăşi gândul Augustului nostru Suveran, care a prezidat la înfăptuirea acestei opere şi sentimentele cu cari Guvernul Român şi ţara noastră întreagă urmăreşte desfăşurarea solemnităţei de astăzi.

Noul vas-şcoală, ce vine astăzi să-şi ia locul său predestinat printre unităţile Marinei Regale Române, este chemat să fie aşa cum atât de simbolic şi de impresionant a fost conceput de Majestatea Sa Regele Carol II-lea şi anume: „O şcoală de supremă energie, o şcoală de camaraderie şi sacrificiu, care să perpetueze în sufletul naţiunei române, dragostea de largul mărei şi spiritul de iniţiativă, de disciplină şi de sacrificiu al bătrânului bric *„Mircea"*.

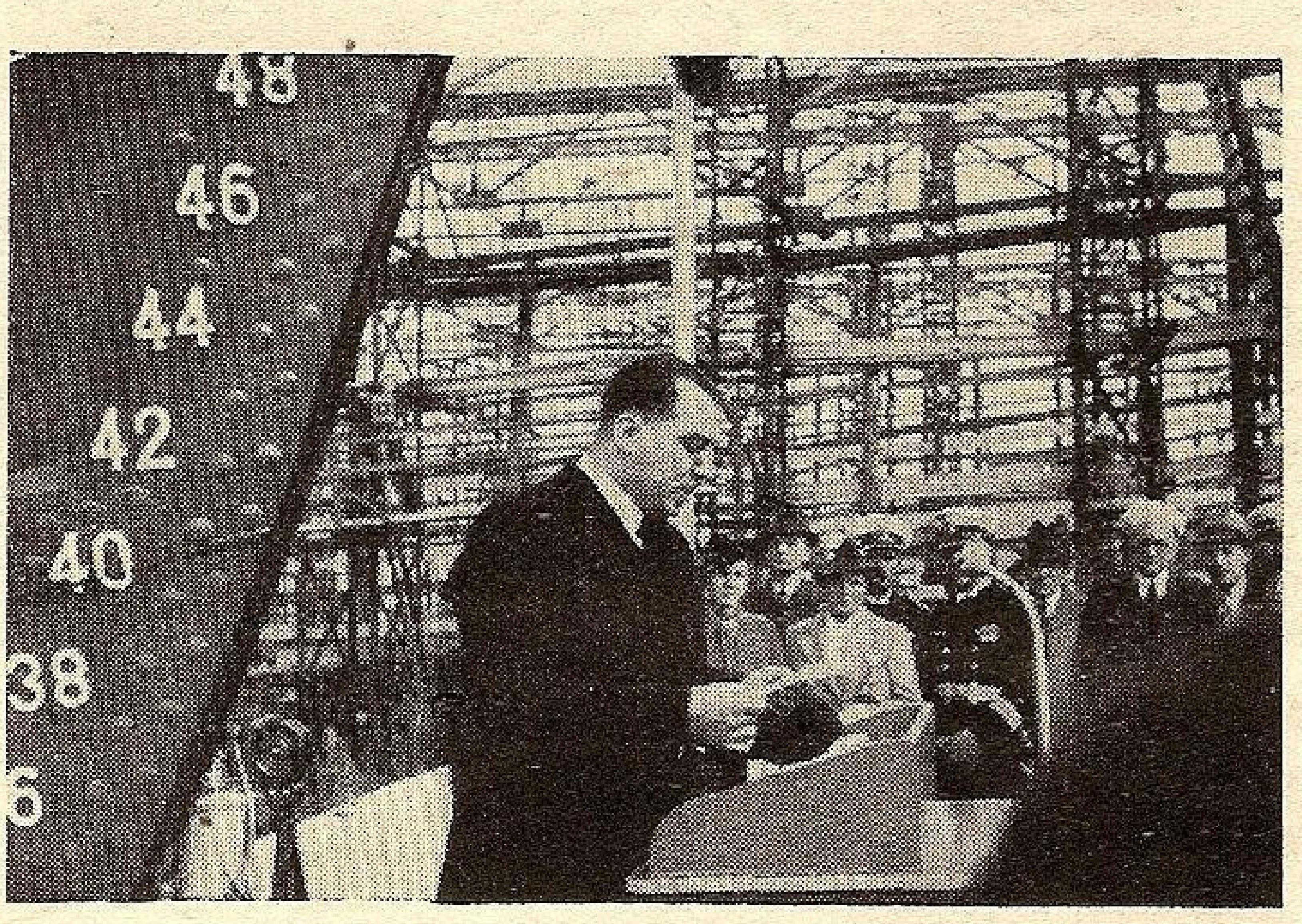
Pe această navă cu pânze, vor fi purtate în largul mărei tinereţea şi entuziasmul, energia şi idealismul generaţiilor viitoare de marinari români şi nu există, cred, un omagiu mai cald pe care l'am putea aduce înaltei misiuni ce o aşteaptă, decât urarea ca în clipa când porneşte să ia locul înaintaşului său, să păstreze neatinse tradiţiunile marinăreşti ale bătrânului „MIRCEA", care a format pe punţile lui generaţiile de ofiţeri de marină cu care se mândreşte astăzi pavilionul nostru naţional.

Adânc convinşi că iubirea de mare şi spiritul de marinar sunt un factor de căpetenie în desvoltarea unei Naţiuni, aduc constructorilor acestui vas omagiul nostru sincer pentru realizările technice ale geniului lor şi urez noului vas o lungă odisee în împlinirea cu succes a înaltei lui misiuni.

* * *

După terminare, muzica a întonat imnul naţional român, imnul german şi imnul „Horst Wessel". In acordurile ultimelor note ale muzicei, se amestecă loviturile de ciocan pentru scoaterea pontililor de susţinere a vasului.

Urmează botezul navei cu tradiţionala sticlă de şampanie care a fost spartă de D-na Consilier Brabeţianu, naşa navei.



D. Consilier Brabeţianu rostindu-şi cuvântarea

După rostirea cuvintelor *„Din Inalt ordin te botez cu numele de „MIRCEA"*, o bubuitură de tun dă semnalul că nava a început să alunece spre a intra în elementul ei.

Toate sirenele vapoarelor din apropiere au început să fluere în timp ce nava îşi continua drumul lin alunecând în sunetele muzicei şantierului şi cu salutul hitlerist al întregei asistenţe.

După lansare, toşi invitaţii au luat parte la un ceai oferit de Consulul General al României la Hamburg şi D-na Tr. Gallin.

Seara a avut loc o masă de gală dată de şantier la Hotelul „Vier Jahreszeiten" la care au luat parte 70 de persoane.

La şampanie D-l Director *W. Blohm* a făcut un istoric pe ton glumeţ al modului cum au decurs tratativele la darea comenzii navei şi cum au luat naştere numeroasele fricţiuni şi neînţelegeri între technicienii celor 2 părţi contractante, ai noştri fiind animaţi de dorinţa de a obţine pentru instituţie cel mai bun velier existent şi care din fericire s'au soldat spre mulţumirea tuturor.

Apoi D-l C'Amiral Wolf a toastat pentru M. S. Regele Carol II şi pentru propăşirea Marinei Romåne, insistând asupra necesităţei apropierei celor două marini.

Răspunde D-l Consilier Brabeţianu ridicând paharul în sănătatea Führerului Cancelar şi pentru Marina Germană.

Un Inginer al Şantierului dă citire telegramei D-lui Ministru al României la Berlin, D-l R. T. Djuvara adresată şantierului:

BLOHM & VOSS
Hamburg.
Berlin, 22.9.938.

„Repet mulţumirea mea pentru graţioasa Dvs. invitaţie şi regret din tot sufletul meu românesc, de a nu putea lua parte în persoană la momentul festiv de astăzi când se lansează nava şcoală „MIRCEA". Speram până în ultimul moment să mă însănătoşez şi să ajung la Hamburg, deaceia v'am trimes cu întârziere scuzele mele.

Imi permit să-mi exprim admiraţia mea pentru opera Dvs. măreaţă, vrednică de tradiţiile şi de renumele Dvs. recunoscut în toată lumea.

Deşi sunt absent, cu sufletul sunt în mijlocul Dvs. şi ridic paharul meu pentru „MIRCEA" salutând cu un întreit „ura!".

Din sclipirile paharului meu se desprinde şi dorinţa mea cea mai caldă; tu mândre „Mircea", — dute, pe valuri spre locul sfinţirei tale, până la Marea Neagră şi până la Gurile Dunărei, lăsând să fluture peste tot şi totdeauna tricolorul românesc, aducător de isbândă, ca acum 500 ani, când purtătorul numelui tău, Mircea Cel Bătrân, făcea să sclipească pe Marea Neagră şi departe peste graniţele ţării, gloria şi numele rasei româneşti.

RADU DJUVARA
Ministru Regal al României

După dineu a urmat dans până pe la orele 3 dimineaţa când în aceiaşi caldă şi prietenească atmosferă care a durat în tot timpul mesei şi a dansului, serbarea a luat sfârşit.

Nava „MIRCEA" este un velier mândru cu trei catarge şi din punctul de vedere a construcţiei corpului cât şi din acel al înzestrării sale cu toate aparatele şi instalaţiunile isvorâte din ultimele născociri ale technicei, nu este mai prejos de surorile sale germane.

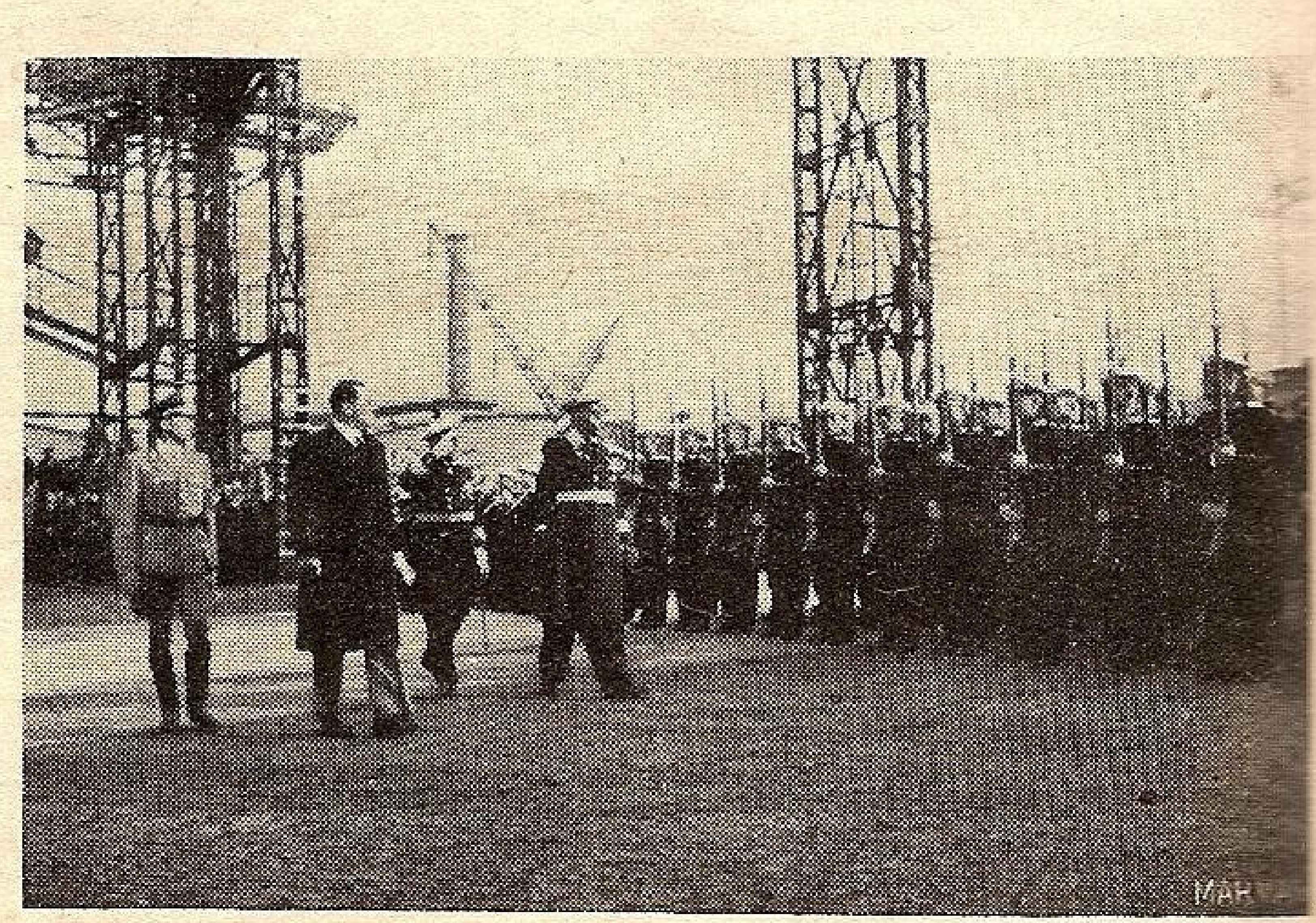
Caracteristicele sale sunt următoarele:

— Lungimea totală, inclusiv bompresul	81,55 m.
— Lungimea totală a corpului navei	73,0 m.
— Lăţimea cuplului maestru	12,0 m.
— Pescajul	5,0 m.
— Greement	velier cu 3 catarge
— Deplasamentul	1630 tone
— Suprafaţa maximă a velaturei	1750 m²
— Inălţimea catargelor deasupra suprafeţei apei .	44 m.
— Puterea motorului auxiliar de propulsiune . . .	520 C. P.
— Viteza navei, numai cu motorul auxiliar . .	9.5 noduri

Nava are încăperi special amenajate pentru:

— Comandant superior
— 1 Comandant
— 12 Ofiţeri
— 40 Aspiranţi
— 6 Maeştri
— 12 Subofiţeri
— 50 Echipaj al navei
— 100 Elevi
Total 222 persoane

Nava a fost pusă pe cală la 30 Aprilie 1938, a fost lansată la 22 Septembrie 1938 şi va fi livrată complect gata la 15 Ianuarie 1939.



Trecerea în revistă a companiei de onoare de marinari germani

Putem număra printre cele mai importante instalaţiuni: instalaţia giro-busolei, instalaţia T. F. F. şi radio comunicaţii, instalația de sondaj prin ultra son, instalația de telegrafie acustică, etc.

Instrucția elevilor se poate face în toate domeniile interesând marina, pe specialități ca: motoare, mașini electrice și acumulatori, electrocimunicații și semnalizări, navigație și matelotaj, artilerie, și a. m. d. pentru care există întreg materialul școlar și tot armamentul necesar instrucției .

Dar pe lângă acest material pur scolastic nu s'a neglijat nici instalațiile cele mai moderne pentru a face cât mai plăcută și confortabilă viață la bordul navei destinată să brăzdeze zile întregi mări și oceane.

Pentru curățenia navei, pentru ca să fie o adevărată „lebădă" a mărilor, ea a fost înzestrată cu o întreagă rețea de canalizații de apă potabilă sau menajeră, caldă sau rece răspândită pe întreg cuprinsul navei.

Bucătăriile, care în mod obișnuit ard cărbunele negru la aproape toate navele comerciale, și care din acest motiv, dacă am ține seamă de numărul mare de bucătării de pe navă, ar prezenta un sistem de burlane veșnic fumegânde, — sunt electrice.

Brutării mecanice și cuptoare electrice prepară pâinea pentru echipaj. Proviziile atât de necesare pentru călătoriile lungi, se păstrează în magazii cu instalații frigorifere, atât pentru carne cât și pentru legume.

Nava este înzestrată cu două șalupe cu motor, 5 bărci mari și un pui.

O mulțime de centuri de salvare și colaci complectează armamentul de salvare al echipajului.

„MIRCEA" poate fi condus cu vele chiar numai de echipajul său redus, în care scop sunt instalate motoare electrice de manevră a velelor.

Pentru regiunile calde s'au prevăzut ventilatoare care condiționează aerul în toate compartimentele navei.

Pe timp de iarnă se pune în funcțiune căldarea auxiliară ce deservește sistemul de încălzire prin calorifere cu apă caldă.

Instrucția echipajului și mai ales a elevilor se desăvârșește printr'o bogată bibliotecă ce le stă la dispoziție în timpul orelor libere.

Și ca încheere trebuie să mai menționăm că, simbolul pentru continuarea tradiției adevărat marinărești, care cu 50 de ani în urmă s'a înjghebat pe primul velier al școalei de Marină „Mircea", galionul din provă, va fi bustul domnitorului Mircea Cel Bătrân.

A. B.

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteți avea și Dv.

PE DRUM DE APA

de **VADIM VLADÂKIN**

(urmare şi sfârşit)

23 Iunie. — Furtună pe Prut! De azi dimineaţă, *„Mira“* şi *„Pirat“* înfruntă valuri mari, ridicate de un vânt puternic dela Sud.

Lăsăm la tribord satul Rogojeni, trecem pe sub podul dela Oancea şi începem să căutăm un loc potrivit pentru masa de prânz. Din greşală, alegem un loc destul de prost. Suntem siliţi să-l părăsim, căci din toate părţile încep să se adune curioşi. Se strâng la ca urs şi ne plictisesc grozav. Mai facem un km. şi ne oprim lângă un pescar care pescueşte cu chipceagul. Aci ne simţim în apele noastre şi vom putea să ne odihnim în linişte.

Spre seară, la babord apare epava remorcherului *„Phoenix“* naufragiat într'o gârlă. Fără catarg, ruginit şi părăsit, vaporaşul trezeşte în noi o tristeţe nelămurită.

Inoptăm în vecinătatea unei stâne. In loc de tradiţionalul rom, astăseară vom bea lapte proaspăt muls.

24 Iunie. — Ne-a mai rămas puţin de tot până la Dunăre. Prutul şerpueşte prin lunca joasă, odihnindu-şi apele într'o albie destul de largă.

Primul popas de dimineaţă îl facem într'un loc foarte frumos şi destul de retras. Dar nici aci nu scăpăm de curioşi. Ne-au observat câţiva ciobani. Vin spre noi. Indată ce sosesc, unul din ei zăreşte cadranul solar — „cronometrul“ nostru — şi se apropie de el, spunând că vrea să vadă cât e ceasul. Rămânem perplecşi. Nu ne vine să credem ochilor. Cum de a ghicit ciobanul rostul scândurelei albe şi al acului înfipt în ea? Misterul se explică dela sine. Ciobanul a fost atras de busola cadranului, pe care a luat-o drept un ceasornic de buzunar. Priveşte încurcat la acul magnetic şi se scarpină după ceafă:

— Aşa ceas n'am văzut, domnilor!

Se stârneşte un vânt puternic dela Nord. Mergem cu vele, făcând volte în vânt la fiecare cot. După ce lăsăm la bord satul Colibaşi, acostăm spre a ne găti masa de prânz. Menuul de azi? Ouă răscoapte, brânză de burduf, peşte sărat şi ceaiu cu pesmeţi. Mâncăm la umbra unei sălcii scorburoase din luncă.

Vântul creşte. Nu mai suflă regulat, ci cu rafale. Continuăm să mergem cu vele. La un cot, o rafală ne pune într'o situaţie mai mult decât critică. Boris filează scota la timp şi renunţă la volta pe care ar trebui s'o facă. Eu însă mă încăpăţânez şi mă pomenesc cu scota smulsă din mână, târît de vânt şi curent. Nu-mi pierd cumpătul, prind scota cu ajutorul vâslei şi devin din nou stăpân pe mica mea „corabie“.

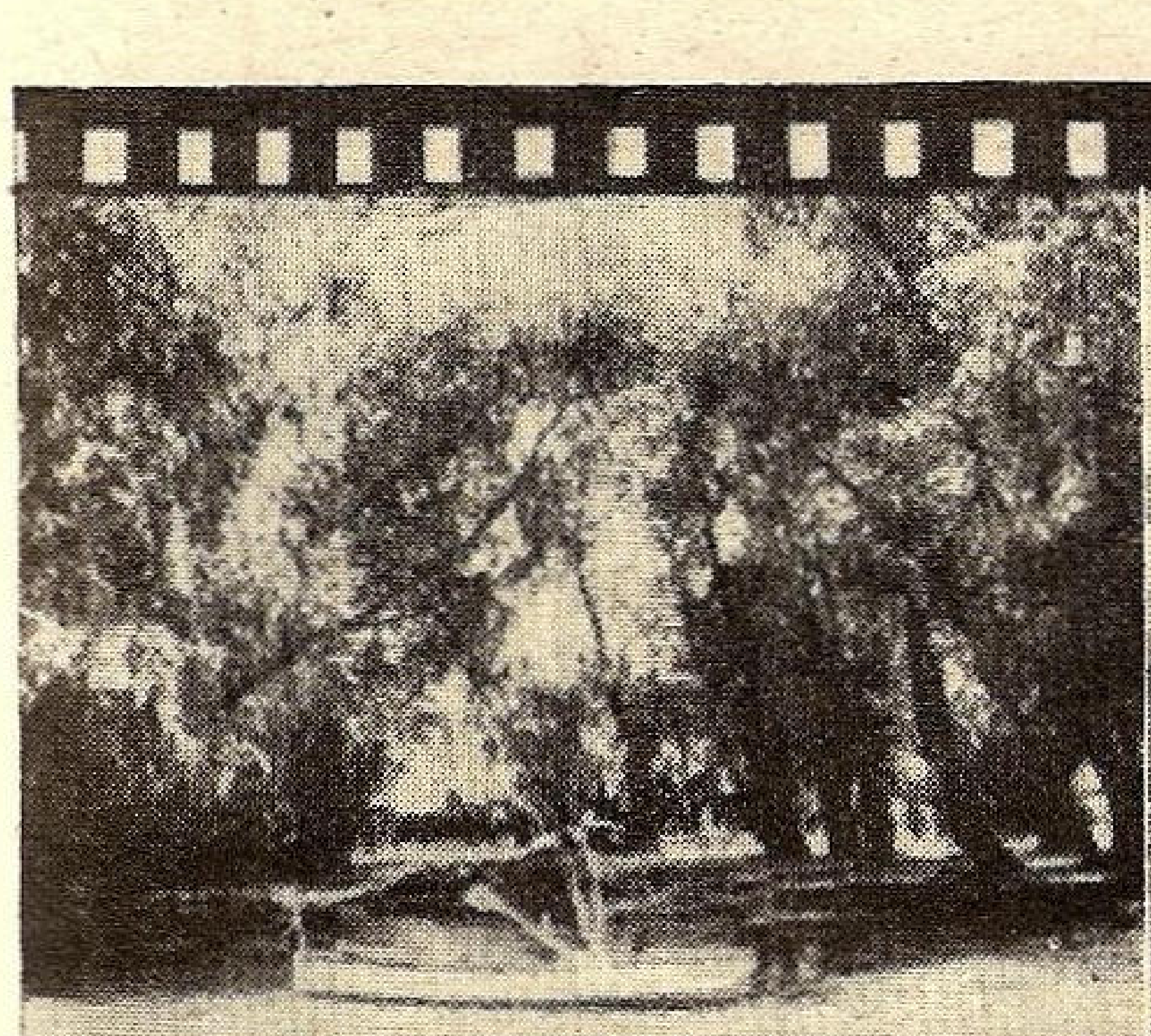
Ultima noapte pe Prut — mâine vom ajunge la Dunăre — o petrecem la un loc cu totul pustiu. Suntem mulţumiţi, căci căutăm singurătatea şi liniştea. Aci avem din plin şi una şi alta.

25 Iunie. — La orizont apar dealurile dobrogene. Malurile sunt foarte joase. Nu ştii unde se termină balta şi se începe uscatul — apa şi pământul se contopesc, se confundă. Prutul e pe sfârşite. In depărtare se vede fumul unui vapor de pe Dunăre. Iată şi podul de lângă Reni. Alte câteva lovituri de lopată şi — însfârşit! — suntem luaţi în primire de bătrânul Istros.

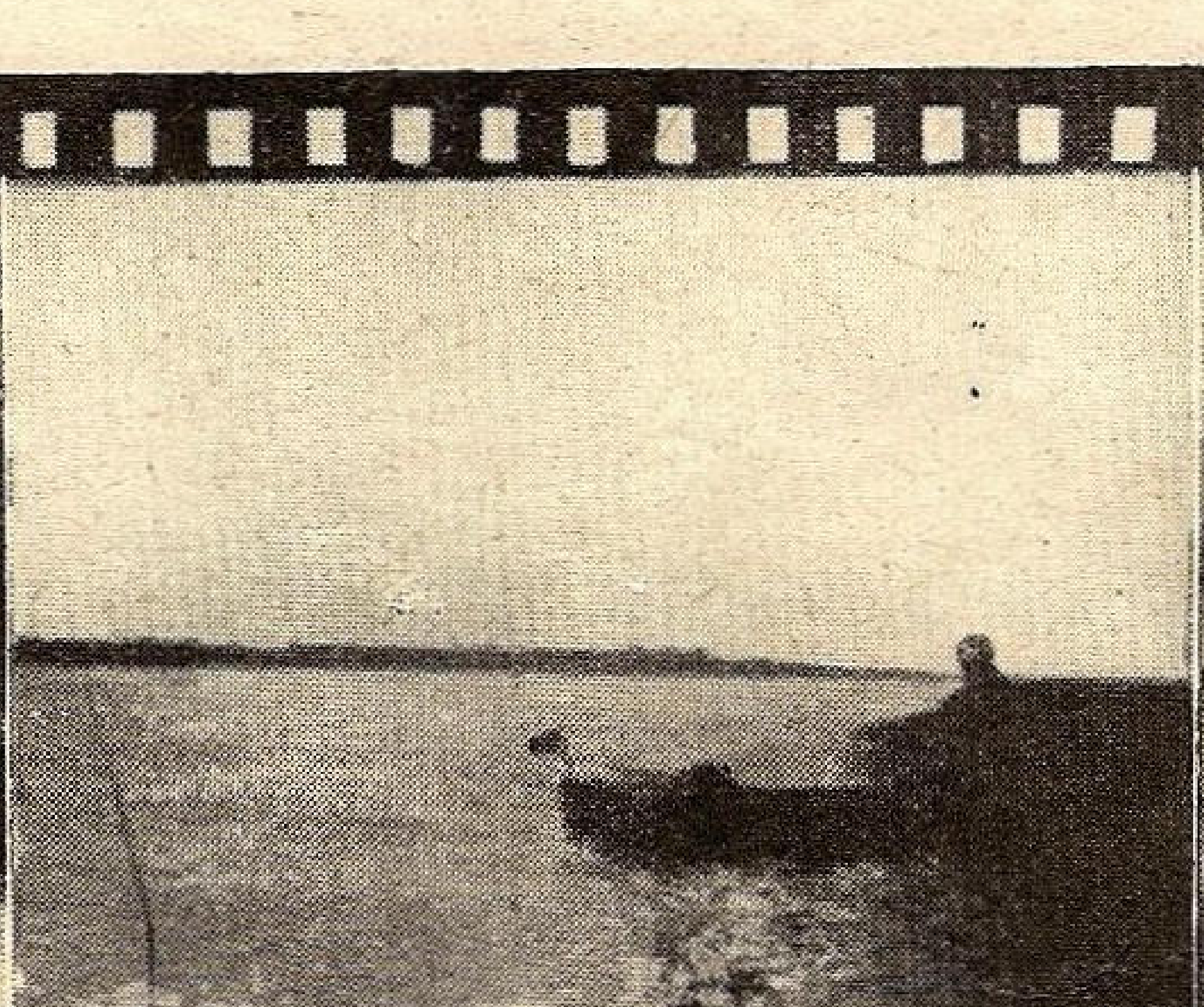
II

Ne oprim la Reni spre a ne completa proviziile. Inainte de a ne aventura în oraş, întrebăm în port cum am putea ajunge mai repede în piaţă. Intrebăm o singură persoană. Ne lămuresc însă toţi aceia care ne aud — un grănicer, câţiva hamali, o femeie de pe ponton, un trecător, etc. In câteva clipe suntem lămuriţi pe deplin.

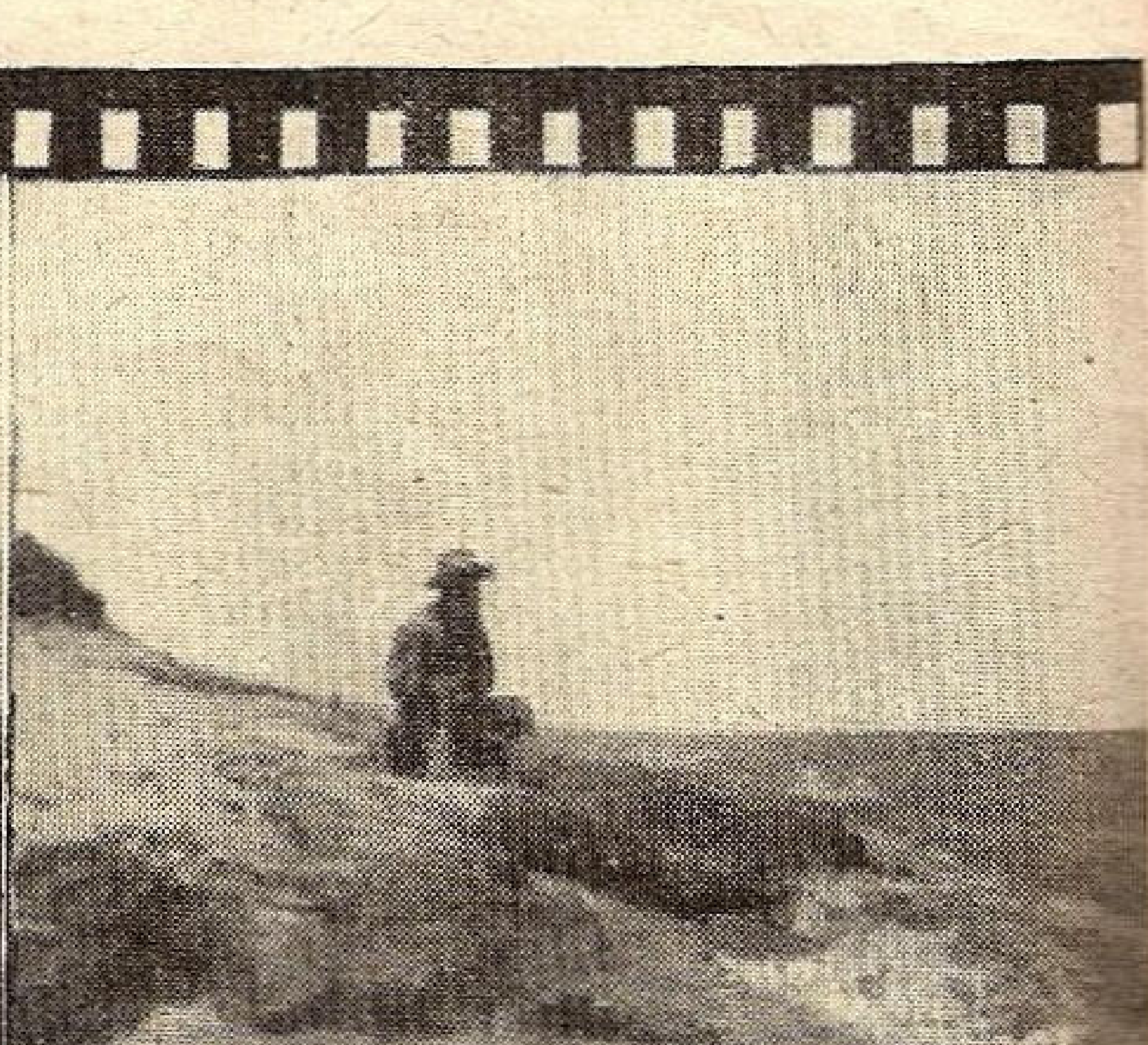
După ce ne completăm proviziile, trecem Dunărea şi ne instalăm sub sălciile de pe malul drept. De aci, oraşelul Reni pare foarte frumos. Are multă verdeaţă şi câteva biserici de o albeaţă sclipitoare.



Un zăvoi de sălcii pe Dunăre

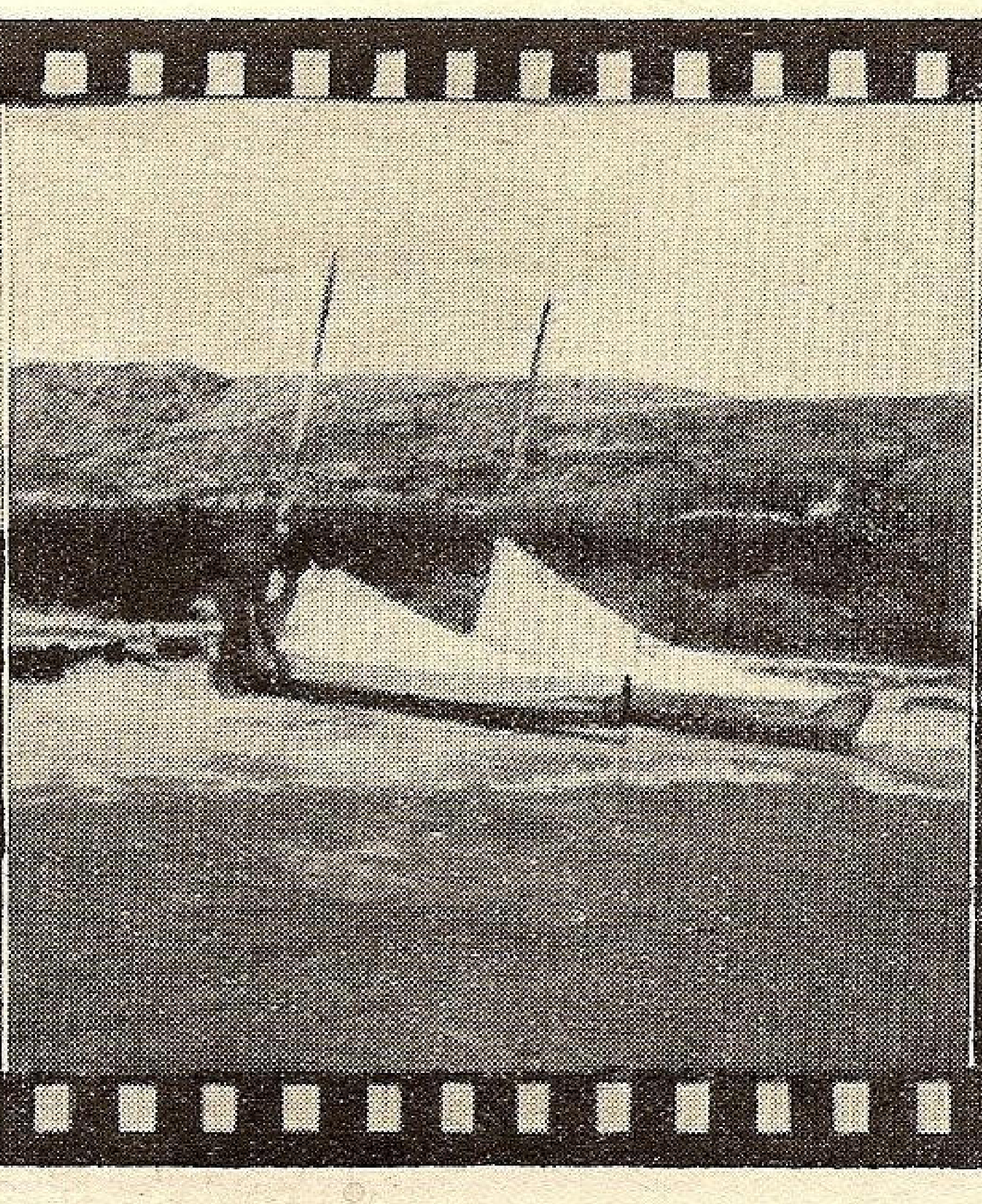


Răsare soarele pe marele fluviu

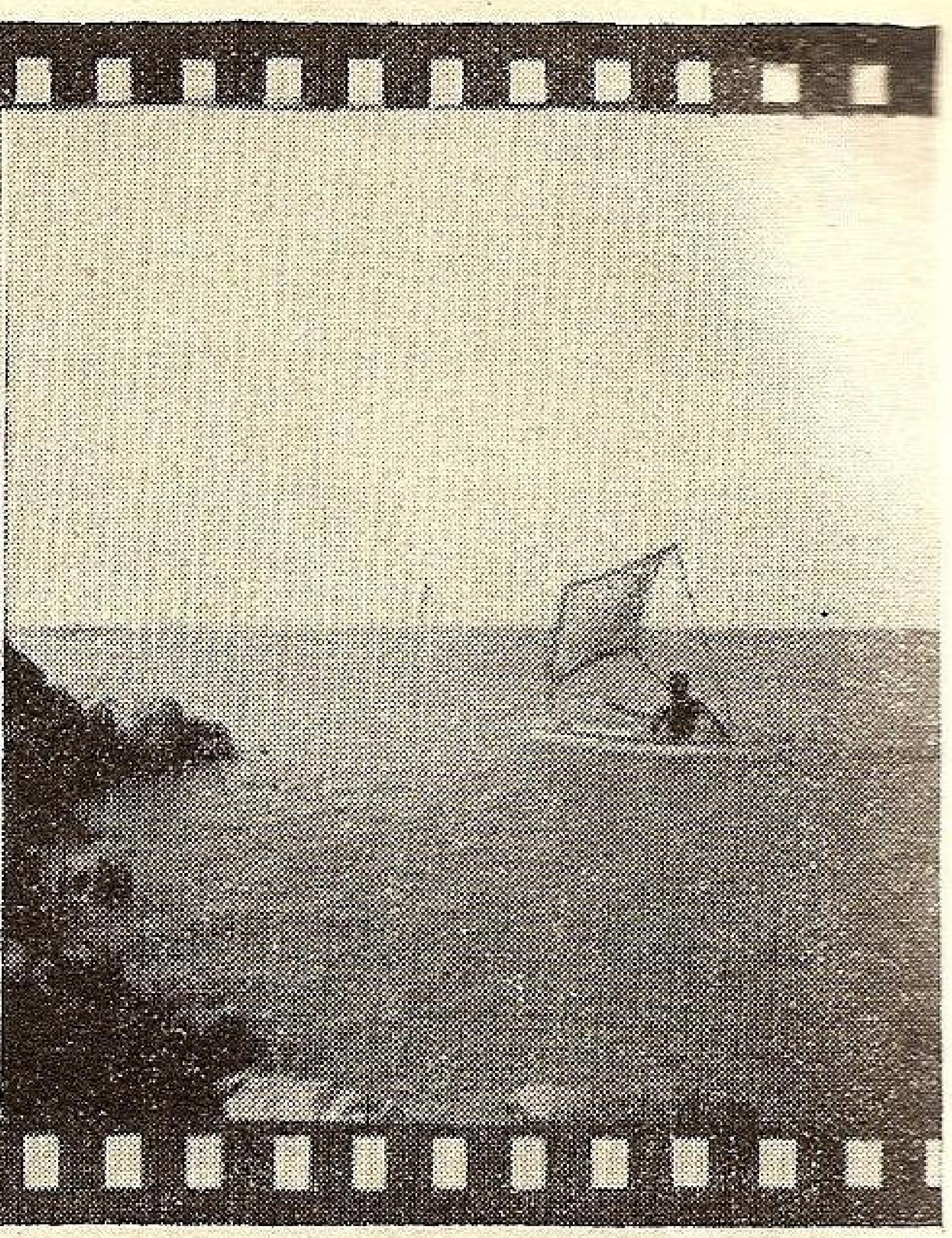


Malul stâng al Popinei

Preotul din Sarichioi



Inoptăm lângă Iancila



„Mira“ merge cu vânt bun

Spre seară ajungem la Isaccea. Vântul ne aduce miros de teiu înflorit. Poposim ceva mai la vale de Isaccea, între Dunăre și baltă, în mijlocul unui zăvoiu de sălcii. Locul e bine ales. Suntem convinși că vom avea o noapte liniștită. Dar... „l'homme propose, Dieu dispose“...

Pe la miezul nopții, mă trezește un sgomot puternic produs de valuri ce se sparg la câțiva pași de *„Mira“* și *„Pirat“*. Inainte de a mă desmetici cu totul, îl aud pe Boris:

— Vine apa! Se revarsă Dunărea!

Pentru prima oară în cursul acestei călătorii mă simt cuprins de frică. Un singur gând îmi sfredelește mintea: ce se va întâmpla cu noi dacă nu vom isbuti să ne eliberăm de sub poloagele noastre, legate de bărci? Târîte de curent, bărcile se vor lovi de sălcii, se vor răsturna și vor fi înghițite de valuri, iar noi... Apuc pumnalul pe care îl am sub pernă. Câteva lovituri și sunt liber. Intre timp, scapă și Boris, reușind să desnoade legăturile pologului său. Ne uităm împrejur. Intuneric beznă. Totuși ni se pare că vedem apa care s'a urcat până la noi. Mă decid să bag mâna în apă și... dau de uscat. Boris aprinde o lanternă. Coșmarul inundației dispare ca prin minune. Totul n'a fost decât o iluzie produsă de valuri mari, care se spărgeau de mal și se prelingeau până aproape de noi. Din depărtare se aude glasul răgușit al unui vapor. Iată și explicația valurilor. Le ridicase vaporul!

26 Iunie. — Azi e Ziua Apelor — o zi mare pentru noi. Ne grăbim la Tulcea ca să asistăm la concursurile ce vor avea loc acolo. Din păcate, sunt prea puține speranțe să ajungem la timp. Avem vânt din provă, care devine din ce în ce mai puternic. La un moment dat, ne vedem siliți să acostăm. Nimic de făcut. Trebuie să ne resemnăm.

Pe Dunăre trece vaporul *„România Mare“*. E împodobit cu marele pavoaz. Ceva mai târziu, apare o lotcă albă a filialei L.N.R. din Tulcea. Cu toate că vântul nu s'a potolit, ne hotărîm să plecăm. In dreptul portului, înfruntăm o adevărată furtună.

Mai jos de Tulcea întâlnim o barcă cu fete drăgălașe și băieți simpatici. Sunt plini de voie bună. Ne fac o mare plăcere, apropiindu-se de noi. Impreunăm bărcile și stăm câtva timp de vorbă. Ne despărțim ca vechi prieteni. Păcat că poate n'o să ne mai întâlnim niciodată. Spre seară ajungem la Ceatalul Sf. Gheorghe.

27 Iunie. — Plecăm îndată ce începe revărsatul zorilor. Răsăritul soarelui de după o perdea de sălcii ne oferă un tablou sublim. Invăluite în ceață argintie, sălciile de pe maluri amintesc pânzele marelui peisagist Corot.

Priveliști unice, priveliști de neuitat!...

In depărtare se profilează cele cinci gheburi ale lui Beș Tepe.

Ajungem la Mahmudia. Și aci lumea se îngrămădește ca la urs. Printre curioși, observăm un lipovan spătos, cu barba îngrijită. Se apropie și se recomandă. Aflăm că e pescar, dar nu un pescar de rând, ci acela care gătea borșul pescăresc la o expoziție din București. A mai fost și marinar, dar asta nu ne-o spune; o stabilim după mâinile lui tatuate. E un tip reprezentativ al Deltei, pe care îl studiem cu interes.

Pentru a scurta drumul spre Canalul Regele Carol, evităm un cot al Dunării, trecând prin gârla Franțuzului în lacul Morughiol. Traversând lacul Morughiol, zărim un pelican în zbor. Ah, de am putea să-l fotografiem! Din păcate, suntem prea departe de mal, iar valurile nu ne permit să luăm poze din barcă. Revenim printr'o gârlă la Dunăre, mai facem zece km. și intrăm în Canalul Regele Carol. Mărginit de sălcii, canalul seamănă cu o alee dreaptă, ce străbate o imensă grădină lăsată în părăgină.

Cale de mai mulți km. nu întâlnim nici o barcă, nici un om. Se înserează. Ne pregătim de luptă cu țânțarii. Cu toate că suntem bine înarmați contra lor — avem poloage și esență de cuișoare — micii vampiri înaripați își iau tributul din sângele nostru aproape în fiecare noapte.

28 Iunie. — S'a luminat de mult. Stăm sub poloage asediați de roiuri de țânțari. Deobiceiu, țânțarii se retrag odată cu întunericul nopții. Cei de aici însă nu prea respectă legile firii. Nimic de făcut. Trebuie să-i înfruntăm. Eșim de sub poloage. Miriade de mici bestii setoase de sânge se năpustesc asupra noastră.

— Bărcile la apă!

E singura scăpare. De țânțari scăpăm. In schimb, suntem atacați de tăuni — altă pacoste a Deltei.

Din Canalul Regele Carol trecem în Dunăvăț. In depărtare, de după stuf se ivește o dragă. Pare un monstru mecanic dintr'un roman al lui Wells. Dunăvățul se isprăvește. Iată și Razelmul.

III

O imensă întindere de apă care seamănă mai mult a mare decât a lac. In momentul de față, asemănarea nu se datorește numai întinderii Razelmului, ci, mai ales, valurilor care îi brăzdează suprafața.

Suflă un vânt puternic dela S-E. Ar fi mai cuminte să nu ne avântăm pe lac. Nu putem însă rezista ispitei de a ne vedea mai curând pe Popina. Ne îndreptăm bărcile spre insulă și începem să vâslim cu încordare.

Valurile par la început inofensive. Pe măsură însă ce ne depărtăm de mal ,ele devin mai mari și mai amenințătoare. Il am pe *„Pirat“* la tribord ; uneori dispare cu totul printre valuri. Razelmul pare supărat de cutezanța noastră ; valurile cresc mereu ; bărcile saltă pe coamele lor înspumate.

— Toată viteza, Boris !... Altfel riscăm să continuăm drumul înot. Incă o sforțare și vom ieși învingători. Vâslele se curbează, iar bărcile capătă o viteză din ce în ce mai mare. Popina se apropie ; crește văzând cu ochii. Zărim o plajă minunată și ne îndreptăm spre ea. O mare bucurie ne cuprinde când provele caiacurilor ating malul nisipos.

Pornesc imediat în explorarea insulei. E aproape pustie. Nu e locuită decât de un cioban. Adevărații stăpânitori ai insulei sunt cosașii. Aceste insecte se întâlnesc la fiecare pas. Urcându-mă în vârful Popinei — insula este destul de înaltă — zăresc în depărtare satul Sarichioi și ruinele anticei cetăți Heracleea. Vom pleca spre Sarichioi și cetate îndată ce se va potoli vântul. Cine știe însă când se va potoli ! Deocamdată suntem în situația lui Robinson Crusoe. Visul adolescenței noastre a devenit realitate

29 Iunie. — In timpul nopții, vântul a scăzut simțitor iar Razelmul s'a calmat. Plecăm îndată ce începe a se crăpa de ziuă. Furtuna de ieri nu ne-a cumințit. Ne avântăm din nou în larg, îndreptându-ne direct spre Sarichioi. In sat, facem câteva cumpărături ; apoi pornim spre Canalul Elisabeta pentru a vedea mai de aproape Heracleea. Intrăm în canal, cotim într'o gârlă și răsbatem prin stuf până la poalele dealului în vârful căruia străjuește vechea cetate.

Heracleea este una din cele mai misterioase și mai interesante cetăți din Dobrogea. Nu se știe precis cine a clădit-o. In orice caz, se poate spune că ea a avut un trecut glorios fiind minunat așezată. Din preajma ei, se poate admira o priveliște nespus de măreață.

Ne despărțim cu greu de zidurile pline de mister și coborîm.

Un pescar ne spune că putem ajunge în Razelm fără a mai trece prin Canalul Elisabeta. Pornim după indicațiile lui și... ne rătăcim ! Pierdem vreo două ore, căutând drumul ce ne trebuie. Când îl găsim și ieșim în Razelm, constatăm că vântul a ridicat din nou valuri mari.

Strecurându-ne prin stuful de lângă mal, dăm de doi șerpi veninoși, încolăciți în jurul firelor tinere de stuf. Trecem la o mică distanță de ei și ne refugiem pe o plajă din apropiere.

Innoptăm lângă Capul Iancila.

30 Iunie. — Vântul dela Sud nu s'a potolit încă definitiv ,puterea lui însă a scăzut simțitor. Ne îndreptăm direct spre Capul Dolojman, iar de aci, spre Grindul Lupilor, pe care nici nu-l vedem din caiacurile noastre. E pentru prima oară când navigăm spre un mal ce nici nu se vede la orizont. Avem însfârșit o ocazie minunată să ne folosim de busolă !

Incrucișăm câteva lotci. Intrebăm pe pescari despre gârla ce dă în Sinoe. Găsim gârla și mai aruncăm o privire înapoi pentru a ne lua rămas bun dela Razelm. Gârla este mai scurtă decât credeam. O străbatem în câteva minute. Indată ce ieșim în Sinoe, zărim în depărtare o mulțime de lebede. Ne îndreptăm spre ele și încercăm să le fotografiem în clipa când își iau sborul.

Sinoe e un adevărat paradis al păsărilor. La fiecare pas, dăm de lebede, pelicani și alți reprezentanți rari ai lumii înaripate din Deltă. Uneori, când ne apropiem de mal, cerul se umple de sburătoare.

Navigând de-a-lungul malului răsăritean, dăm de o prorvă. Printre garduri, se zărește o fâșie albastră.

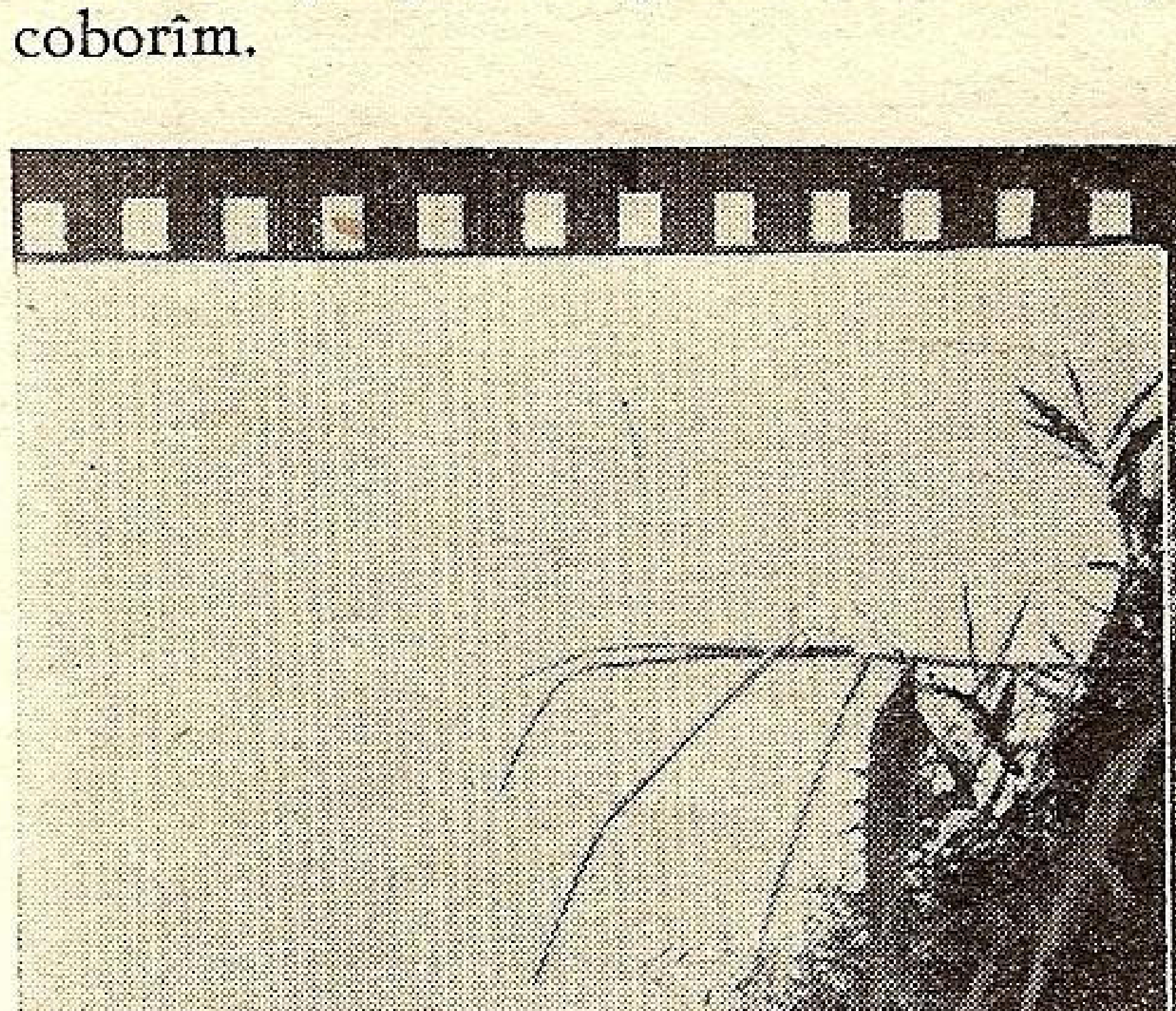
Marea !

Oricât de frumos ar fi Sinoe, oricât de multe lebede ar avea, el nu ne mai poate reține. Până la Gura Boazului mai sunt mulți km. Ne-ar fi mai ușor să-i străbatem pe lac. Dar chemarea mării este prea puternică. Nu-i putem rezista.

Părăsim Sinoe și trecem prin prorvă în Mare.

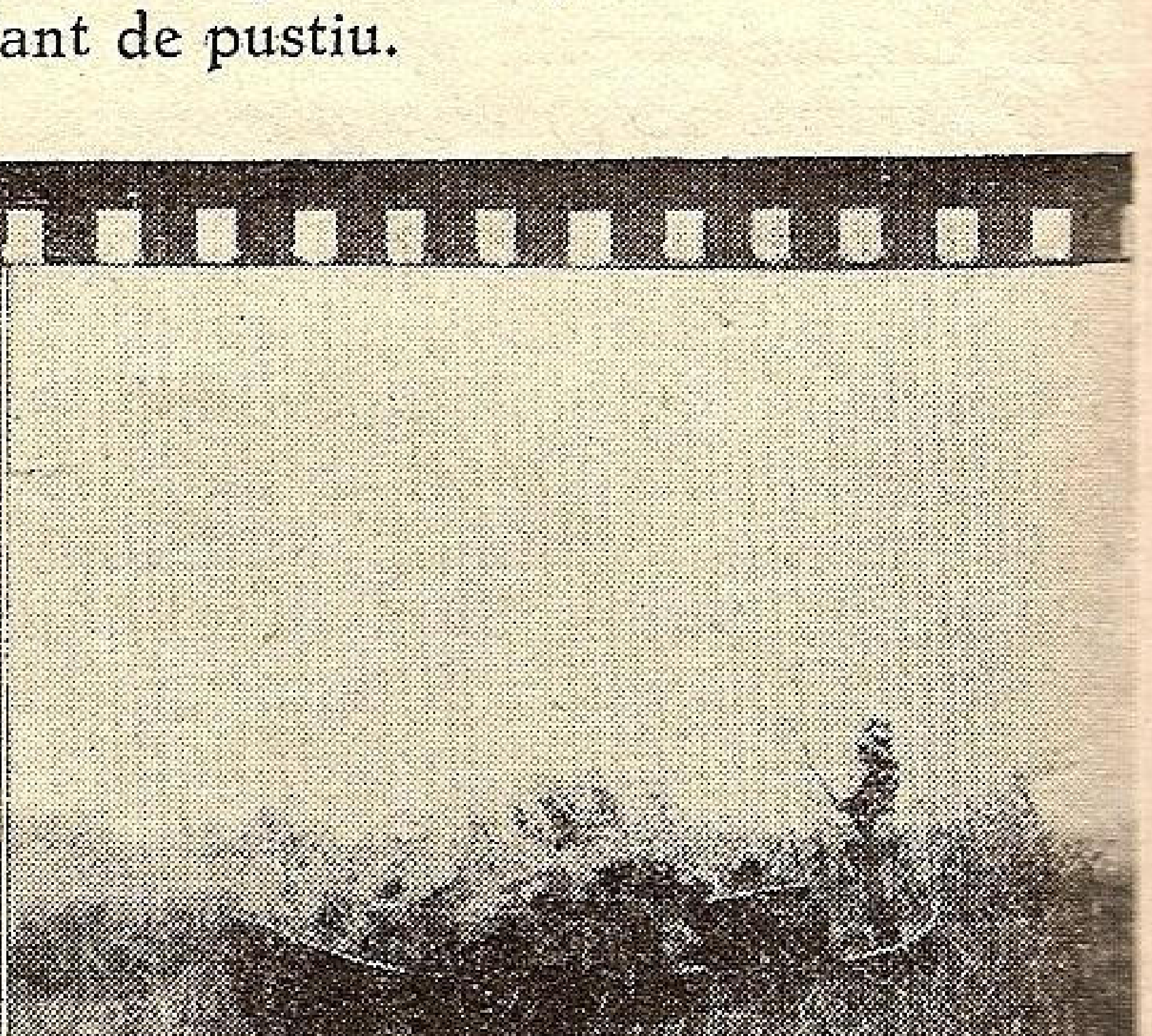
IV.

Pontus Euxinus ne primește cu blândețe. O briză ușoară ridică valuri mici și regulate. Căutăm să profităm cât mai mult de vremea frumoasă. Navigăm cu toată viteza de care mai sunt capabile brațele noastre obosite. Țărmul este dezolant de pustiu.

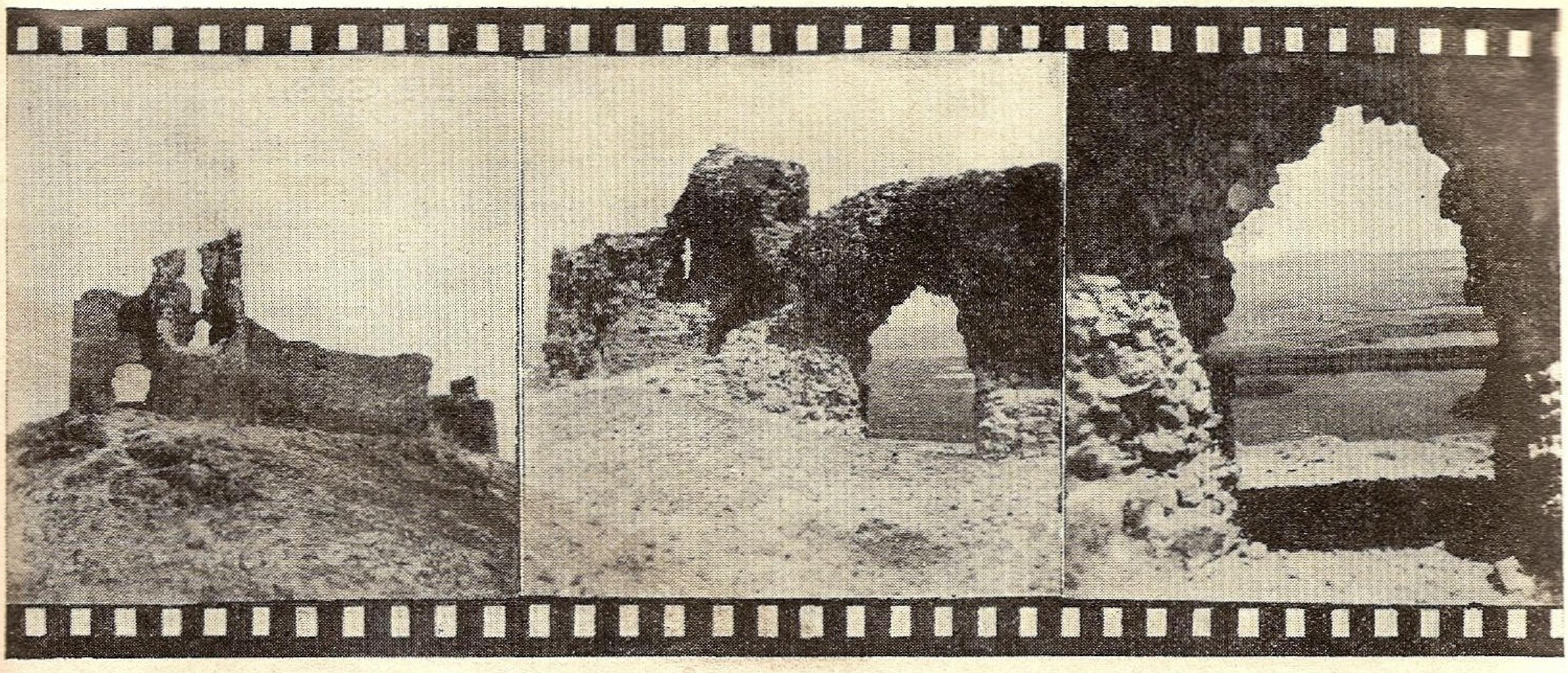


Pe Dunăvăț

Nuferi pe Morughiol



O barcă cu stuf pe Razelm



Ruinele vechii cetăți Heracleea

Spre seară, facem o descoperire foarte tristă. Nu mai avem apă potabilă. Să suferi de sete pe mare e destul de romantic. Câți navigatori n'au suferit la fel cu noi! Mărturisesc însă că romantismul situației este o consolare destul de slabă. Salvarea vine odată cu întunericul. Intâlnim niște pescari care pescuesc cu năvodul. Apa călduță și sălcie pe care ei ne-o oferă ne pare un adevărat nectar dumnezeesc.

1 Iulie. — Pornim cu vânt de mare larg. La început mergem cu vele. Lângă Capul Midia, însă, suntem siliți să le coborîm, căci vântul crește, iar marea se montează amenințător. Ocolind Capul Midia, înfruntăm o adevărată furtună. E un tablou destul de emoționant să vezi o bărcuță de mărimea *„Mirei"* sau a *„Piratului"* printre valuri de vreo cinci ori mai înalte decât ea. Ne ferim de valuri cu streașină, totuși câteva ne lovesc. Avem apă în bărci. Deocamdată numai de un deget. Putem deci rezista. Trebuie să ajungem neapărat la Mamaia.

In depărtare se ivesc umbrelele multicolore de pe plajă Se disting și frumoasele sirene de sub ele.

Nu știm ce ar fi făcut Ullise în fața sirenelor dela Mamaia. E posibil că ar fi rugat din nou pe marinarii săi să-l lege de catarg. Nouă însă nici prin gând nu ne trece așa ceva.

2 Iulie. — Părăsim Mamaia și ne îndreptăm spre Constanța. Lăsăm la tribord câteva plaje ticsite de lume. Iată și micul golf în care stau ancorate ambarcațiunile Yacht-Clubului Regal Român.

Apariția caiacurilor noastre trece aproape neobservată. Ne strecurăm printre yachturi și acostăm. Tare aș vrea să ne vadă acum marinarul „de apă dulce" de pe Prut' care era atât de sigur că nu vom ajunge.

VADIM VLADÂKIN

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECȚIUNEA GENERALA: BUCUREȘTI
CALEA DOROBANȚILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

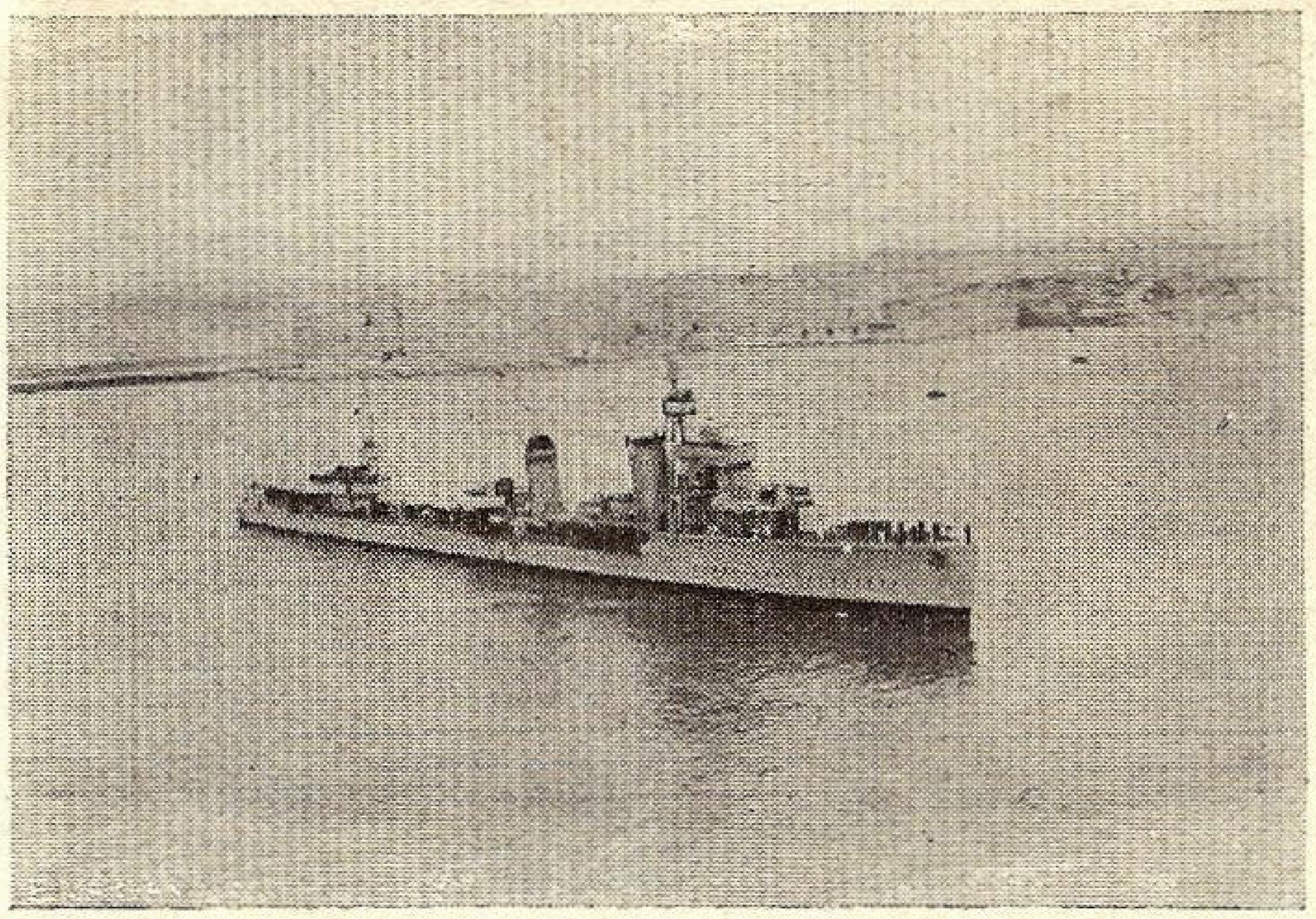
UZINA POIENI
JUDEȚUL CLUJ

▼

execută case de mare din lemn, în condițiunile technice și materialele cele mai avantajoase.

▼

Prospecte la cerere, la Direcțiunea Societății.



Distrugătorul "Regina Maria" la Malta

Cântecul mării

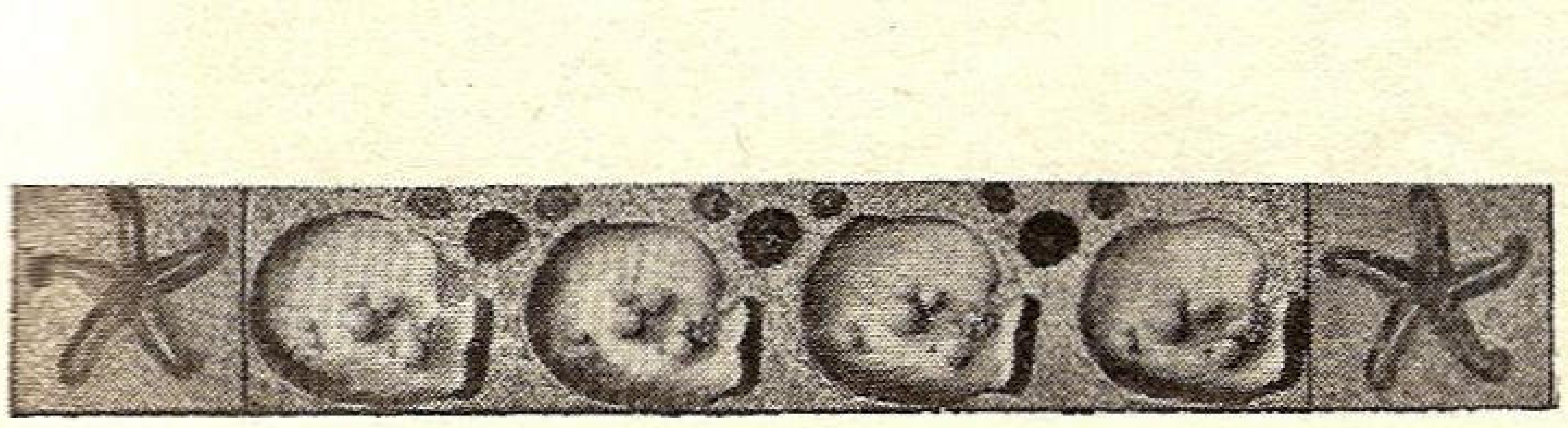
Privim prin tâlc de zodii spre orizont marin ;
In spumă de talazuri tot creștem mitul mării
Vrem să umflăm vintrele pe largurile zării
Să 'ntemeiem destin.

Din munte sur, din plaiuri azi coborîm pe ape
In ritm sonor de doină vom fremăta pe valuri,
Din trișcă de sirenă, vom chibzui cavaluri.
Și ape să ne'ngroape.

Descălecând pe unde în chiote albastre
Lărgim văzduhul dacic spre alte dimineți
Cu biruință albă scrim noui letopiseți
In rostul vremii noastre.

Arhangheli de lumină ne-or aștepta în zale.
Miraj stelar pe mare ne-o undui în drum
Urcând spre zări mai nalte nu vom mai ști de-acum
Nici când întoarsă cale.

PETRE PAULESCU



„Bun sosit" !

Distrugătorului „Regina Maria"

Am trimis la tine gândul,
— astăzi, vesel călător, —
Având, scump tovarăș, dorul,
— tainicul rătăcitor —
Să străbată largul mării
Infruntând priviri cumplite ale răsvrătitei mări
Iar în faptul înserării
Fără teamă, să atingă vălul însoritei zări
Și să-ți spună : — „Bun venit" —
Pe pământul Patriei iubit...

Oare gândul isbuti-va
Cu a dorului tărie
Ca să lupte împotriva
Mărei, cu a ei urgie ?

LIANA BELLU

Crucea

De brad e crucea ta, sărmane,
Și vin ai tăi și-o plâng încet,
Puține flori, dar ai, orfane,
Și flori puține și brădet.

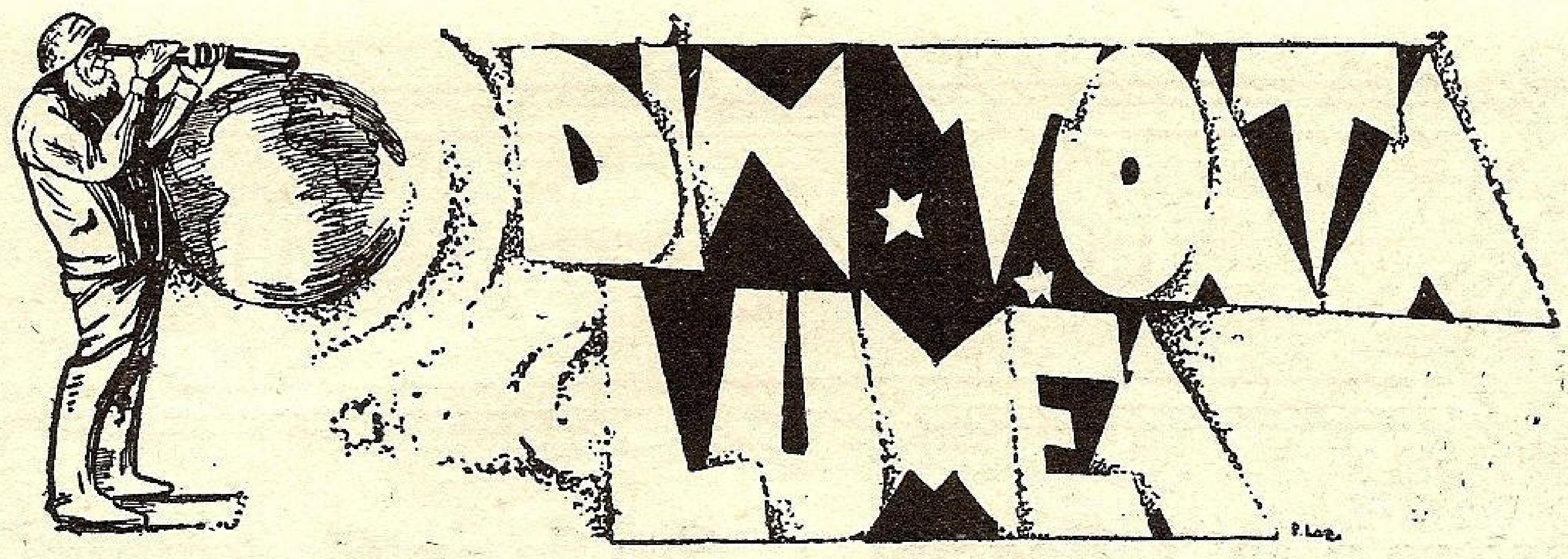
Dar crucea mea ? Pe mare, cine
Să-mi pună cruce va putea ?
Nici vânt la creștet să-mi suspine ;
Nici lacrimi pe movila mea...

Atuncia poate, cine știe,
In suflet crucea-mi va purta
Cu 'ntreaga mare 'n vijelie,
Cu groapa, cu-amintirea mea.

De dorul cui, pierdut pe mare,
Din țărm în țărm fără catarg,
Am fost pe-a apelor cărare,
O cruce vie pe 'ntins larg...

Suez.

THEODOR ROSEN



MARINA GERMANĂ

„Le Yacht" publică un articol despre marina germană semnat de Comandant *A. Thomazi,* din care extragem câteva părți mai interesante.

La 1 Ianuarie 1936 Germania, nu avea în serviciu decât aproape 80.000 tone nave de luptă construite după războ., dar la 1 Ianuarie 1938, avea în serviciu 147.000 tone și în construcție 273.898 tone.

In 1942 flota germană va avea aspectul următor:

2 chirasate de 35.000 tone armate cu tunuri de 381 mm.
2 chiurasate de 26.000 tone armate cu tunuri de 280 mm.
3 crucișetoare de 10.000 tone, armate cu tunuri de 280 mm.
3 crucișetoare de 10.000 tone, armate cu tunuri de 203 mm.
2 crucișetoare de 10.000 tone, armate cu tunuri de 152 mm.
8 crucișetoare de 6—7.000 tone, armate cu tunuri de 15 mm.
2 portavioane de 19.520 tone.
22 distrugătoare de 1625—2000 tone.
40 distrugătoare mai mici.
61 submarine de 250—750 tone.

In timpul războiului, din August 1914, până în Noembrie 1918, Germania a construit colosal și anume:

9 nave de linie de peste 30.000 tone.
16 crucișătoare ușoare.
176 distrugătoare.
173 torpiloare.
541 submarine de 127—2073 tone.
1 submarin de 4000 tone.
242 dragoare.
numeroase șalutiere, vedete, etc.

Dintre acestea au putut fi terminate până la 11 Noembrie 1918: 8 crucișetoare, 88 distrugătoare, 92 torpiloare, 394 submarine, 173 dragoare.

Dela 11 Noembrie urmau să mai fie puse în lucru încă 232 submarine, dar armistițiul a intervenit la timp

Asupra formării ofițerilor aflăm că tinerii admiși fac mai întâi la uscat un stagiu de 3 luni pentru deprinderea regulamentelor militare la școala din *Stralsund,* apoi sunt îmbarcați pe nava-școală cu vele, pentru alte 3 luni în care timp fac călătorii lungi (deobicei în Atlantic până în Antile), apoi sunt trecuți pentru 7 luni la bordul unui chiurasat vechi sau la bordul noului crucișetor *Emden,* cu care fac călătorii mai îndepărtate, până în America de Sud sau Extremul Orient. In timpul acestor călătorii elevii urmează cursuri teoretice și practice cu ofițerii dela bord.

După aceasta sunt trimiși la uscat, la școala dela *Mürwick* (în sudul golfului Flensburg) unde urmează cursurile împreună cu elevii-ingineri mecanici, cu elevii-comisari și cu cei cari vor face parte din corpul special al ofițerilor de arsenal, de material artileristic sau de torpile.

Instrucția lor este terminată după ce mai fac 2 luni în fiecare școală specială de artilerie, de torpile și de transmisiuni.

TONAJUL GRUPULUI „SHELL"

La încheierea anului 1937, grupul „Shell" avea la dispoziție o flotă de 2.200.000 tone. In acest an flota a transportat 26.000.000 tone. Cele două cifre de mai sus reprezintă creșteri de 10% și 30% asupra exercițiului precedent.

In prezent, grupul „Shell" are în lucru multe nave dintre cari anul acesta vor intra în serviciu 22 tancuri mari, totalizând 282.000 tone iar în anul viitor, încă 22 tancuri cu 264.000 tone.

SITUAȚIA MARINEI COMERCIALE BRITANICE

In vara aceasta au fost desbateri ample în Camera Comunelor asupra situației marinei comerciale britanice, care nu este bună deloc. Din cauza subvenților pe cari alte state le acordă navelor naționale, pavilionul britanic se vede obligat să abandoneze anumite linii.

Oratorii au adus și exemple:

In Pacific, *Union Steamship Co.,* care făcea traficul între *Australia — Asia* și *San-Francisco* și *Canadian Australasian Co.,* cu traficul între *Australia — Asia* și *Vancouver,* sunt concurate de compania americană *Matson Line,* care are din partea Statului american subvenții pentru construcții de nave, subvenție anuală de 200.000 lire sterline și restricții impuse altor pavilioane în porturile americane și din Hawai.

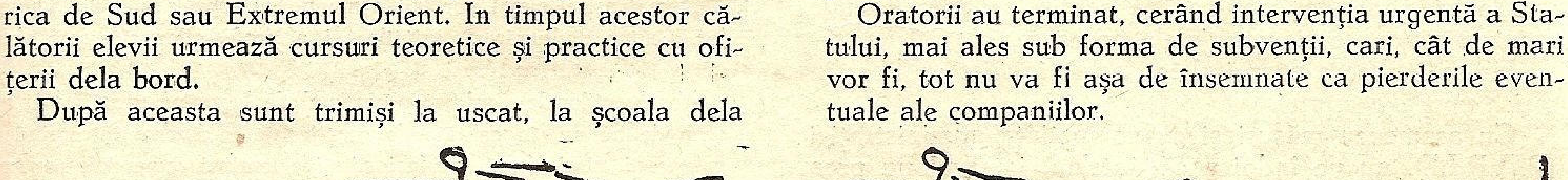
In Mediterana, navele italiene și franceze iau locul navelor engleze.

Tot exportul Angliei spre Rusia se face numai pe nave sovietice și aproape la fel se întâmplă și cu importul din Rusia.

Deasemenea navele japoneze fac o concurență în fața căreia pavilionul englez a început să cedeze.

In 1911 traficul *Calcutta — Japonia,* era în întregime englezesc, iar acuma a devenit 61% japonez; astăzi traficul *Bombay — Japonia* este 80% japonez, *India — Japonia,* 73% japonez, *Australia — Japonia,* 79% japonez.

Oratorii au terminat, cerând intervenția urgentă a Statului, mai ales sub forma de subvenții, cari, cât de mari vor fi, tot nu va fi așa de însemnate ca pierderile eventuale ale companiilor.



INFORMAȚII — NOUTAȚI

Ziua de naștere a M. S. Regelui

Cu prilejul aniversării a 45 de ani de viață a Augustului nostru Președinte, Liga Navală a transmis următoarea telegramă:

MAJESTĂȚII SALE REGELUI CAROL II
Sinaia

Membrii Ligii Navale Române, foarte respectuos prin mine, felicită pe Majestatea Voastră cu prilejul zilei nașterii, urându-Vă ani mulți cu sănătate, spre a vedea realizată fericirea neamului și marinei, prin nouile așezări.

Vice-Președintele Ligii Navale Române
Contr'AMIRAL COANDĂ

Desvoltarea pisciculturii la noi

Problema peștelui, hrana săracului altădată, e pe cale a fi rezolvată. Nu odată în coloanele noastre s'au dat sugestii, piscicultura fiind una din nenumăratele laturi ale fructificării și naționalizării apelor naționale.

D. *Gh. Ionescu-Sisești,* ministrul Agriculturii și Domeniilor, în această epocă de redresare economică, a abordat și chestiunea pescăriilor, legiferând modalitatea de sprijin din partea statului, care încasează procente frumoase din vânzările peștelui vânat.

In primul rând se dă atențiunea cuvenită eleșteelor particulare, definindu-se ce anume ape trebuesc să fie socotite eleștee.

Apoi se consideră eleșteele în cari se cultivă pește ca *exploatări agricole,* bucurându-se de toate avantajele legii pentru încurajarea agriculturei. Administrația P.A.R.I.D. va alcătui gratuit planurile de ameliorare și construire de eleștee sistematice, iar specialiștii vor îndruma nouile gospodării de eleștee. Aceiași administrație va procura reproducători de rasă și va crea câte un stabiliment central de *Cyprisciculturǎ* (cultura crapului în eleșteele de câmpie) și *Salmonicultură* (cultura păstrăvului în apele de munte).

Nu au fost uitate nici *școlile,* fără cari nu se poate ajunge la o cultură științifică. Se vor înființa sau se vor ajuta școli cari se vor bucura de aceleași avantaje ca și pepinierele de vițe și arbori fructiferi sau fermele cari produc semințe selecționate. Administrația P.A.R.I.D. va înființa o școală de maeștri piscicultori, viitori conducători de gospodării de eleștee.

Un prim pas e făcut prin *scutiri de impozit:* de cel financiar pe timp de 10 ani iar *peștele de eleșteu fiind un produs al întreprinderilor agricole* NU VA FI IMPUS LA NICI UN IMPOZIT LA VÂNZARE.

De asemenea se mai acordă *scutiri de taxe vamale* pentru aparatele și materialele necesare.

Iar ca încheere pescuitul în *„apele închise"* e liber în orice epocă a anului.

Cu asemenea măsuri și cu competința administrației P.A.R.I.D. nu ne îndoim că într'un interval nu prea lung producția peștelui se va mări și ca atare se și va efteni.

Școlile de piscicultură

Din acest punct de vedere vecinii noștri bulgari ne-au luat de mult înainte, atât în ceeace privește naționalizarea și raționalizarea pescuitului, cât și în ceiace privește școala.

La noi cunoaștem două: una din inițiativă particulară la Giurgiu, care nefiind susținută la timp de stat, nu a putut da încă roadele așteptate de întemeetori și conducători. Cu noua lege sperăm că va avea putința să-și îndeplinească rolul.

A doua la *Constanța* înființată în 1937. Se știe că pe litoralul nostru numai 5% din pescari sunt români, iar vânarea delfinilor și calcanilor se face de pescari veniți din Turcia.

Școala are deocamdată 30 de elevi, corpul didactic e plătit de Ministerul Educației Naționale iar administrația P.A.R.I.D. a și început construcția școalei lângă Institutul Bioceanografic așezat între Constanța și Mamaia.

Cursurile durează 3 ani, după care urmează 2 ani de practică. Absolvenții vor fi împroprietăriți cu câte 3 ha. pe litoral și vor fi înzestrați cu scule pescărești.

Programul prevede numai 3 luni cursuri teoretice, — restul timpului practica pescuitului, reparații și construire de scule, canotaj, pregătind astfel pescari, nu salariați sau pretendenți la slujbe.

Școala speră că, din exploatarea lacului Tăbăcăria, pe lângă practică, va putea crea și venituri din care să se întrețină, dovedind astfel viitorilor pescari că această meserie, când e practicată pe baze științifice, e și rentabilă.

Liga Navală Română salută cu bucurie această plină de vigoare activitate, care colaborând cu noua îndruerau milionari și peștele nu lipsea din nici o casă.
mare cooperatistă, va readuce vremurile când pescarii

Deschiderea cursurilor la școala de pescărie din Giurgiu.

La 16 Octombrie s'au deschis cu o deosebită solemnitate cursurile gimnaziului industrial de pescărie, piscicultură și marină, din Giurgiu, în prezența profesorilor școlii, a părinților, a elevilor și a primei serii de absolvenți.

Solemnitatea a început cu o frumoasă slujbă religioasă, făcută de Sf. Sa Părintele Ioan Popescu, dela Biserica Sf. Niculae, care a făcut rugăciuni pentru bunul mers al școlii, pentru sănătatea, prosperitatea și sporul la muncă al profesorilor și elevilor.

După seviciul religios a vorbit d. Alexandru Daia, directorul școlii, care în cuvinte de adevărat și vechi îndrumător al tineretului, a sfătuit pe toți elevii să urmeze calea de muncă, de seriozitate și de disciplină pe care școala a înțeles s'o dea elevilor.

Numai astfel elevii vor putea ajunge cu spor la sfârșitul muncii lor, pentru mulțumirea părinților și a profesorilor și pentru bucuria și folosul lor însuși.

Absolvenților le-a schițat programul de lucru pe care îl mai au timp de un an, în calitate de practicanți la diverse întreprinderi pescărești, piscicultură sau la instituțiile marinei comerciale române S. M. R., N. F. R. și S. R. D., unde aceștia urmează să plece în curând.

Mulțumește cu această ocazie d-lui general Paul Teodorescu, ministrul aerului și marinei, precum și d-lui amiral Păiș, directorul general al porturilor, cari au aprobat ca elevii școlii să poată face practică pe vasele marinei comerciale. Mulțumește deasemenea și d-lui c.-amiral Bărbuneanu, comandantul marinei regale române, pentru sprijinul pe care înțelege să-l dea școlii și urează M. S. Regelui Carol al II-lea, sprijinitorul și Inaltul protector, al tuturor activităților puse în slujba Țării, precum și Marelui Voevod Mihai, sănătate și viață lungă.

La sfârșit, d. Ion Dobre, profesor de română, vorbește despre M. S. Regina Maria, a cărei moarte o deplânge întreaga suflare românească, pentru tot ce această Mare Regină a făcut cu sacrificii nemărginite, puse în slujba idealului național al României Mari, de azi.

După încheerea festivității s'a trimis M. S. Regelui Carol II o telegramă de omagii pentru aniversarea zilei Sale de naștere.

Dare de seamă asupra ședinței comitetului central din 6 Oct. 1938

Prezidează: d. Amiral I. Coandă.

Prezenți: domnii amirali Bălănescu, Boerescu și Bărbuneanu, c-dor Negulescu, av. Ardeleanu, c-dor Istrate, col. Pălăngeanu, c-dor Stoianovici, col. Giușcă, c-dor Oprișan, c-dor Fundățeanu, c-dor Știubey, g-ral Panaitescu, avocat Periețeanu, Em. Bucuță, c-dor Sion, avocat Petrovici, c-dor Niculescu Radu.

Scuzați: d-nii general Negreanu, prof. Dașcovici, c-dor Nedelcu, amiral Păiș, ing. Demetriade.

COMEMORAREA MAREȘALULUI AVERESCU

D. *amiral Coandă* propune un minut de reculegere în amintirea celui ce a fost mareșalul Averescu, marele general care a scăpat țara de cotropirea completă a inamicilor.

Comitetul, în picioare, ascultă elogiul adus și păstrează resemnat minutul de reculegere.

D. *vice amiral Bălănescu*, relevă faptul că forța noastră pe Dunăre, monitoare și vedete, a luat ființă sub ministeriatul generalului defunct, iar construcțiile navale la mare, — distrugătoare, submarin, navă bază, — au fost comandate când decedatul era prim ministru, în care calitate a acordat un credit de un miliard și jumătate. Marina, deci, va purta o veșnică recunoștință memoriei mareșalului.

45

CONCERT
PENTRU MONUMENTUL MARINARILOR

Marți 29 Noembrie 1938, orele 21

va avea loc la sala **DALES**, concertul d-lui ALEXANDRU LUPESCU, prim-bariton al Operei Române și fost elev al școalei de marină, pentru sporirea fondului monumentului marinarilor eroi

cu următorul PROGRAM:

1) **R. STRAUSS**: a) Traum durch die Dämmerung; b, Ich trage meine Minne;
2) **SCHUMANN**: a) Mondnacht; b) Mit Myrten und Rosen; c) Ich kann's nicht fassen; d) Volksliedchen;
3) **RACHMANINOW**: Traum;
4) **TSHAYKOWSCKY**: In mitten des Balles;
5) **PASCHILL**: a) Leagănă-te frunzuliță; b Suflă vântul la hotar; c) Codrule, Măria Ta;
6) **H. BUESSER**: Le sommeil de Jésus (berceuse), pentru voce, violoncel, harpă și clopote;
7) **PASCHILL**: Nașterea lui Isus (poem biblic) pentru voce, violoncel, harpă și clopote.

Concertul va fi precedat de conferința d-lui c-dor A. NEGULESCU, despre:

„EROISMUL MARINARILOR“

„SAROGAZ”
SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ
PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂȘTI CONTRA GAZELOR
(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREȘTI
DIRECȚIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27
FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

DOLIUL MARINEI ŞI AVIAŢIEI

După încheierea manevrelor, o furtună cum rar s'a văzut în destul de des vânturata Mare Neagră, s'a abătut dealungul litoralului şi în interiorul ţărei, lăsând în urma ei ruine, — nave scufundate sau aruncate la mal, case desvelite, pescari înecaţi, — o urgie întreagă.

Aceiaşi furtună a aruncat jalea în rândurile marinarilor şi aviatorilor prin nimicirea câtorva hidroavioane, după ce dăduseră probă de ce vor putea face în război, pilotate de bravii noştri ofiţeri şi moartea a nu mai puţin de 10 piloţi observatori şi mecanici, dintre cei mai încercaţi, în frunte cu comandantul flotilei de hidro-aviaţie.

† Comandorul Aviator Negru Constantin

Născut la 17 August 1894, a ţinut ca după terminarea liceului să intre în Şcoala Navală, atras de pildele fraţilor îndureratului de azi tată, generalul Negru Atanasie din geniu, bravii marinari Negru Anton, stins în floarea vieţei, Negru Niculae şi Negru Constantin, amirali în rezerva marinei.

Promovat sublocotenent de marină în 1915, s'a distins în timpul războiului de întregire. Trece apoi la aviaţie, muncind cu aceiaşi râvnă tot lângă al mărei lui dragi ţărm, dela întemeierea grupului de hidroaviaţie în 1920, până mai eri, când ajunsese comandantul unităţii al cărei ctitor a fost.

Ca om era un neîntrecut camarad şi mai presus de toate un caracter loial şi drept, iubit şi apreciat nu numai de şefi, dar şi de inferiori. Moartea i se datoreşte tocmai acestei griji faţă de inferiori: plecase în căutarea celor dispăruţi.

Alături cu el, acolo sus în ceruri, în locaşul celor căzuţi la datorie, s'au mai urcat şi camarazii:

Căpitanul Zapolschi Sergiu Buşilă din marină;
Căpitanul Derlosea M. Brutus din aviaţie;
Locotenentul Vişan I. Victor din aviaţie;
Locotenentul Isvorschi St. Ştefan din aviaţie;
Locotenentul Niculescu I. Petre din marină;
Adjutantul Major Haliliuc D. Ilie din aviaţie;
Maestrul Militar Mecu S. Spiridon din aviaţie;
Sergentul mecanic Oscinski Simion din aviaţie;
Soldatul mecanic Istoc Ioan din aviaţie;

decoraţi cu toţii post mortem cu „Crucea de aur" a „Virtuţii Aeronautice".

Implinirea datoriei până la sacrificiu, lucru obişnuit chiar în timp de pace la navigatori, fie maritimi, fie aerieni, va servi şi de data aceasta de pildă celor cari cu durere în inimi dar cu mândrie în suflet, au condus la locaşul de veci pe cei scoşi din fundul apelor, în care au fost prăvăliţi de furia duşmănoasă a vânturilor.

Dumnezeu să-i odihnească!

Se ia hotărârea ca în MAREA NOASTRĂ să se publice un articol care să cinstească trecutul glorios al mareşalului Averescu.

COMUNICĂRI

1) D. *amiral Coandă* aduce la cunoştinţă că în urma intervenţiei D-sale, d. ministru Călinescu, apreciind rolul Ligii Navale Române, a recomandat rezidenţei regale a Prutului să cedeze filialei Cetatea-Albă, pentru 20 ani, terenul şi localul în ruine al fostei staţii de salvare ruseşti.

Pe acest loc, împreună cu Salvamarul, se vor instala atât staţia de salvare cât şi localul propriu al filialei.

2) D. *comandor Negulescu* dă citire telegramelor trimise M. S. Regelui, domnilor miniştri Cancicov, Teodorescu şi M. Constantinescu, cu prilejul legiferării fondului naţional al marinei, precum şi răspunsurile primite.

3) Se citeşte adresa făcută către d-nii rezidenţi regali pentru a dat tot sprijinul propagandei navale.

4) Se citeşte adresa asociaţiei A.R.P.A care ne oferă 5% din sumele ce se vor încasa cu prilejul rulării filmului „Submarinul D", pus sub patronajul L. N. R.

5) Se citeşte scrisoarea părintelui Zenobie Popovici, fost confesor al marinei, prin care cere o listă de subscripţie pentru monumentul marinarilor şi se oferă a lua iniţiativa confecţionării unui pavilion de onoare pentru nava „Transilvania".

6) Se dă citire adresei comandamentului marinei prin care solemnitatea distribuirii medaliilor s'a fixat pentru Duminică 9 Octombrie orele 11, în prezenţa d-lui ministru al Aerului şi Marinei.

FILIALE NOUI

Comitetul ia act cu vie satisfacţie de înfiinţarea a 6 filiale noui, la Râmnicul Vâlcii, Târnava-Mare, Soroca, Ungheni, Hotin, Cernăuţi şi aprobă constituirea comitetelor regionale.

PELERINAJ

Comitetul aprobă să se facă intervenţiile cuvenite ca în ziua de 18 Iulie, când o navă a marinei militare va face de gardă la Balcic, unde este depusă inima iubitei noastre Regine Maria, Liga să facă o procesiune şi să stea de gardă la Curtea de Argeş, la mormintele regale.

In legătură cu Balcicul, d. *Bucuţă* propune să se insiste pentru crearea unei filiale la Balcic, unde sunt atâţia amatori cu bărci, yole şi cuttere.

SĂRBĂTORIRE

D. *amiral Coandă* arată cât suflet pune d. g-ral adjutant *Paul Teodorescu,* ministrul Aerului şi Marinei, ca marina să prospereze. Ultimul act este crearea fondului naţional al marinei; un vechiu deziderat al tuturor marinarilor.

Propune, — şi comitetul aprobă cu înflăcărare, — ca L. N. R. să sărbătorească pe d. ministru al Aerului şi Marinei, împreună cu d. Mitiţă Constantinescu, ministrul Economiei Naţionale.

Asupra datei, d. vice amiral Bălănescu, e de părere să se aştepte sosirea primei tranşe a comenzilor ce se vor face din acest fond şi în acelaş timp, să nu se uite ce au făcut şi predecesorii pentru marina noastră.

D. *Amiral Bărbuneanu* arată că fără a scădea meritul predecesorilor, creerea Fondului Naţional merită o sărbătorire.

D. *Comandor Fundăţeanu* spune că nu e chestiunea de persoană; marina are toată recunoştinţa faţă de cei cari au lucrat pentru interesele ei; în cadrul strâns în care s'a făcut propunerea, sărbătorirea trebue să aibă loc cât mai de grabă.

D. *Amiral Coandă* menţinând propunerea sărbătoririi D-lui G-l P. Teodorescu, comitetul admite să se ia avizul D-lui Ministru al Aerului şi Marinei, cu ocazia serbărei marinăreşti dela Constanţa din ziua de 9 Oct. pentru fixarea datei ce-i va conveni D-Sale.

Comitetul hotărăşte, după propunerea D-lui comandor Fundăţeanu, ca un consiliu restrâns al propagandei, alcătuit din d-sa, d. Em. Bucuţă, c-dor Staicovici şi c-dor Istrate, să stabilească un program complet, care să fie supus comitetului central.

D. Em. Bucuţă, expune ce a făcut echipa regală condusă de domnia-sa la Turtucaia, cu un program marinăresc. S'a ridicat o troiţă înaltă de 6 m., spre a nu fi inundată complet, troiţă care comemorează pe ostaşii de uscat şi marinari ucişi acolo. Un drum al eroilor duce la hruba astupată cu o placă de beton armat, în care a înfipt un tun sfărâmat, luat din grămada de material de război deteriorat ce zace dealungul Dunării din 1920.

Ne mai fiind nimic la ordinea zilei, d. Amiral Coandă ridică şedinţa, mulţumind celor prezenţi.

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR:

MITIŢĂ CONSTANTINESCU

MINISTRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

◆

SUCURSALE:

Brăila ✱ Braşov ✱ Cernăuţi ✱ Chişinău
✱ Cluj ✱ Constanţa ✱ Craiova ✱ Galaţi ✱
Iaşi ✱ Oradea ✱ Ploeşti ✱ Sibiu ✱ Timişoara

Agenţii şi birouri de corespondenţă în toată ţara

Se vinde de:

Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S).

CHERESTEA DE RĂŞINOASE, STEJAR ŞI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informaţiuni:

C. A. P. S.
DIRECŢIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, Bucureşti III
Telefon: 3.31.53 şi 3.31.26

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Din străinătate

ANGLIA

■ *Bază hidroaeriană la Southampton.* — In urma acordului dintre ministerul aerului şi consiliul municipal al oraşului, s'a hotărât ca o parte a portului să fie transformată în bază hidroaeriană pentru aparatele britanice cari sboară pe diferite linii ale imperiului.

■ *Super-distrugătorul AFRIDI,* a intrat în serviciu în luna Mai. Este prima unitate din o serie de 15, date în construcţie din 1936.

Are 1850 tone deplasament Washington, 111 m. lungime, 11 m. lărgime, 2,90 m. pescaj, turbine cu angrenaje de 44.000 C. V., viteză 37 noduri.

Armamentul e compus din 8 tunuri de 120 mm. navale şi A. A. dispuse la prova şi pupa în câte 2 turele duble suprapuse, şi 8 tunuri automate A.A. precum 4 tuburi lanstorpile de 533.

Echipajul numără 240 marinari şi ofiţeri. Datorită artileriei sale bogate, rolul acestui tip de navă este de a distruge torpiloarele şi distrugătoarele inamice. Fratele său super-distrugătorul *Cossack* a fost lansat în Iunie.

GRECIA

■ *Canalul Corint* va fi lărgit aşa ca pe viitor să poată trece prin el şi nave chiar de 50.000 tone deplasament.

■ *Flota de comerţ a crescut cu 81.486 tone în 1937.* — Dăm mai jos o repartizare a navelor după vechime:

Vârsta	Numărul	Tonaj
Dela 1 la 5 ani	7	33275
„ 5 la 10 „	10	43.449
„ 10 la 15 „	10	47.260
„ 15 la 20 „	129	587.811
„ 20 la 25 „	100	656.211
„ 25 la 30 „	100	344.205
„ 30 la 40 „	109	272.335
„ 40 la 50 „	31	35.859
„ 50 în sus	22	15.253

Decanul vapoarelor greceşti are chiar 80 ani vechime.

■ *Nava-şcoală ARES,* care a vizitat şi ţara noastră anii trecuţi, a sosit la 27 August la Alger, după ce vizitase *Azorele.* Navigaţia se face numai cu vele; numai la intrările şi eşirile din porturi întrebuinţează maşina. La bord sunt, pe lângă echipaj şi şcoala de gabieri, 14 ofiţeri din şcoala de aplicaţie, 70 aspiranţi şi 20 elevi-ofiţeri ai şcoalei de aviaţie. ARES are 2000 tone.

ITALIA

■ *Lucrările din ultimele luni.* — *La Tarento* a fost lansat submarinul *Galvani* la sfârşitul lunei Iunie (se afirmă că această navă ar fi fost cumpărată de naţionaliştii spanioli); iar la *Spezzia* a fost lansat submarinul *Beilul.*

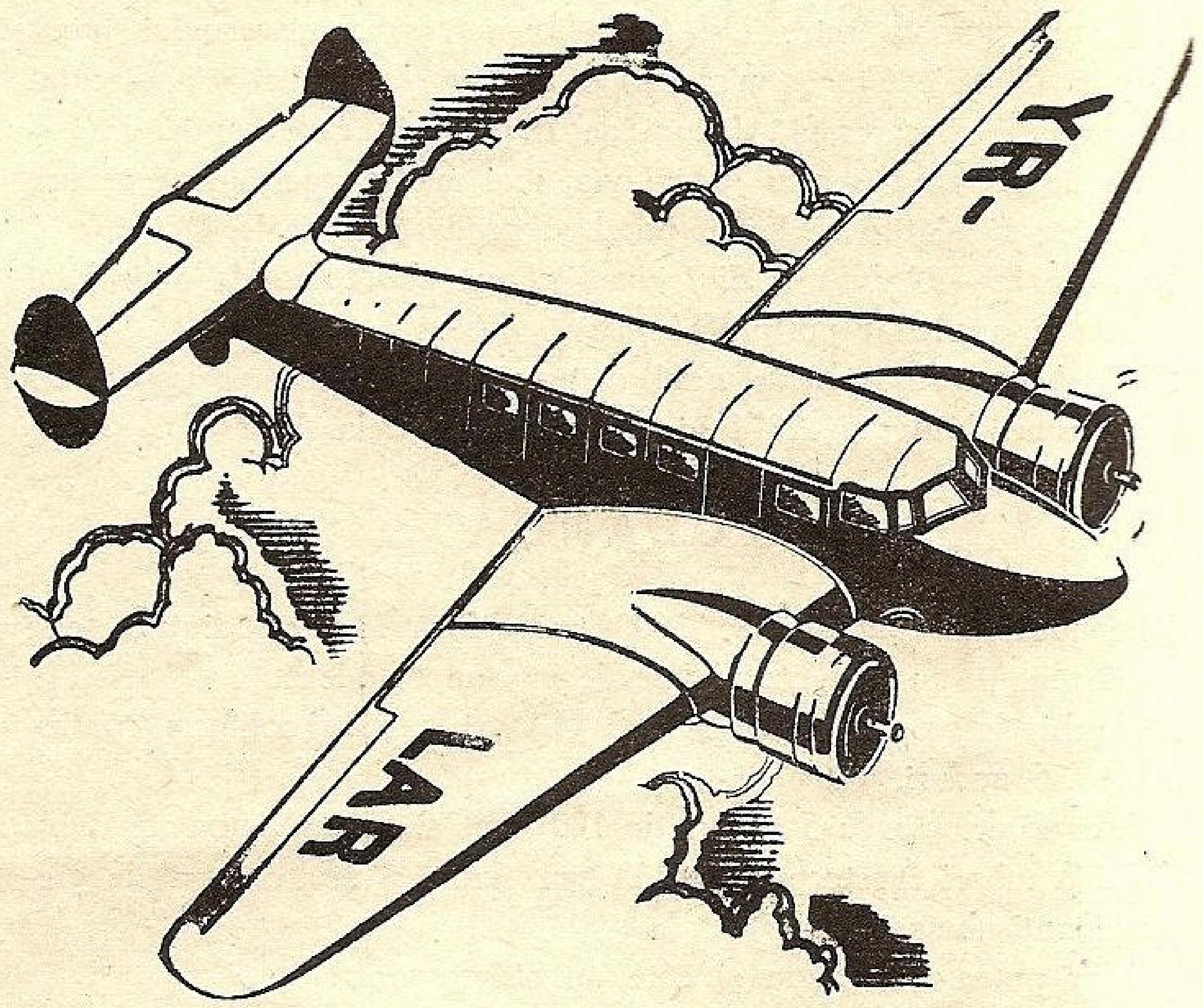
Galvani are 810 tone deplasament şi 17 noduri viteză la suprafaţă, are 1 tun de 120 mm., 4 mitraliere A.A. şi 8 tuburi lanstorpile de 533 mm. iar *Beilul* are 620 tone, 14 noduri, 1 tun de 100 mm., 2 mitraliere A.A şi 6 tuburi lanstorpile de 533.

Tot la aceiaşi dată a fost lansat la *Livorno* distrugătorul *Corazziere* de 1620 tone — 39 noduri, 4 tunuri de 120, 4 de 37 A.A. şi 6 mitraliere A.A., câteva mine şi 6 tuburi lanstorpile de 533 mm.

Deasemenea la *Monfalcone* a fost lansat submarinul *Barberigo* de 950 tone, 17 noduri viteză, 2 tunuri de 100 mm., 2 mitraliere A.A., şi 8 tuburi de 533; submarinul de cursă lungă *Emo.*

La *Genova* a fost lansat torpilorul *Circé* iar la *Palermo, Bersagliere.*

■ *Noul calibru* de 136 mm. introdus la navele cari sunt în construcţie în prezent, se pare că are avantajul unui tir rapid cu obuze mai grele ca 31 kg.



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ŞI SECURITATE SUNTEŢI

ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANŢA, BALCIC, GALAŢI.
ÎN 2 ORE LA TIMIŞOARA, ARAD, CLUJ, IAŞI, CERNĂUŢI, CHIŞINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ŞI VARŞOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloţi experimentaţi, supuşi celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul în timpul zborului graţie radioului, acestea sunt garanţiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigaţiei aeriene în văzduhul românesc.

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

■ *Pantelaria* este în curs de a deveni o fortăreaţă similară Maltei. La 18 Aug. Ducele, pilotând un trimotor de bombardament, a sosit în insulă şi a inspectat lucrările bazei aeronavale.

JUGOSLAVIA

■ *O informaţie din isvor britanic* arată că, cu prilejul întâlnirii din vara aceasta între *D-l Stoiadinovici*, şeful guvernului jugoslav şi *Contele Ciano*, ministrul de externe al Italiei, s'a discutat o propunere interesantă făcută de Italia, prin care şantierele italiene va construi pentru Jugoslavia, mai multe crucişătoare uşoare cari vor fi plătite în lemn, porci şi produse agricole.

■ *Intre 25—29 Iulie o diviziune italiană* sub comanda amiralului *Ricciardi* a vizitat portul *Sibenik*.

■ *Liubliana* se numeşte noul distrugător din clasa *Beograd*, de 1210 tone, lansat la 28 Iunie în şantierele dela *Split*.

OLANDA

■ *Două distrugătoare* de 1600 tone, făcând parte dintr'o serie de 4 unităţi, au fost comandate de marina olandeză.

Turbinele vor desvolta 45.000 C.V şi vor da conform controlului, 36 noduri.

Vor fi armate cu 5 tunuri de 120 mm., 2 tunuri automate duble AA., 8 tuburi lanstorpile de 533 mm., mine şi aruncătoare de grenade antisubmarine.

Vor putea transporta şi câte un hidroavion.

In 1940 vor intra în serviciu.

■ *Situaţia din Extremul Orient*, îngrijorează pe olandezi cari s'au hotărât să-şi întărească puterea navală din Indii. Pentru atingerea acestui scop, guvernul a comandat şantierelor *Wilton-Fyenord* un crucişetor de 8.000 tone care va fi terminat în 1941.

Noul crucişetor va fi mai bine armat ca celelalte două mai noi *Jawa* şi *De Ruyter*. Va avea 10 tunuri de 150 mm. dispuse în 2 turele triple la centru şi 2 turele duble la prova şi pupa; 12 tunuri automate A.A. de 40 mm.; 6 tuburi lanstorpile şi viteză 33 noduri.

■ *Anul acesta a 10.000-a navă* intrată la Rotterdam a fost remorcherul *Fairplay-10*, în noaptea de 8—9 August. Anul trecut această cifră a fost atinsă la 22 Aug. iar în 1936 la 22 Septembrie.

POLONIA

■ *Trei distrugătoare ale şcoalei navale franceze, Jaguar, Chacal şi Leopard* au făcut escală 5 zile la *Gdynia* în luna August. Această vizită a ofiţerilor şi elevilor marinei franceze a prilejuit numeroase manifestări de amiciţie între cele două ţări.

La 12 Aug. distrugătoarele franceze au pornit către *Liepaja, Stockholm* şi *Gothembourg*.

■ *Modernizarea şantierelor din Gdynia* a fost începută anul trecut de un consorţiu din Silezia împreună cu guvernul polonez. La terminarea lucrărilor, şantierul va avea 4 cale ce vor putea primi nave de 7500 tone de 120 m.

Capitalul-acţiuni, va fi ridicat dela 250.000 la 1 milion de zloţi.

STATELE-UNITE

■ *Primul nit la chila chiurasatului Washington* a fost bătut la 14 Iunie în Arsenalul din *Filadelfia*. Această navă face parte din clasa de 35.000, tone şi s'a hotărât să fie armată cu tunuri de 406 mm. în loc de 456 mm., aceasta datorită unei înţelegeri cu Anglia. *Washington* va costa 65 milioane dolari.

Manevrele flotei s'au desfăşurat anul acesta în Atlantic între *Brazilia şi Azore*. Tema ar fi fost: protejarea Antilelor şi a coastelor sud-americane. Aceste manevre au avut şi un dedesubt diplomatic căci prin regiunea aleasă, U. S. A. a vrut să arate că nu se desinteresează nici de chestiunile Americii latine şi nici de ale Europei.

■ *Nava EMPIRE-STATE*, închiriată de *Academia Marinei Comerciale de Stat* din New-York, pentru a fi folosită ca navă-şcoală a sosit la *Havre* şi a staţionat între 5—13 August.

■ *La 20 August în şantierul din Newport News*, a fost pusă pe cală, chila noului pachebot de 34.000 tone care va înlocui pe *Leviathan*. Este cea mai mare navă de comerţ ce s'a construit vreodată în America. Va fi lansată în Iulie 1939.

Va lua la bord 1219 pasageri şi 639 personal de bord.

SIRIA

■ *Portul Beyrut va fi modernizat şi mărit.* — Incă dela 13 Iunie au fost inaugurate mari lucrări de modernizare. Se va construi un nou dig de 1300 m.; se va face un cheu de 1500 m. cu adâncime mare la care vor putea acosta navele de mare tonaj; se va construi un bazin de 12.500 m. pătraţi pentru nave petroliere şi o zonă liberă de 8500 m. pătraţi.

Deasemenea se va construi şi o cală de halaj.

SPANIA

■ *Lupta navală dela Capul Palos.* — In legătură cu această scurtă luptă navală de care s'a vorbit în No. 9, ţinem a adăoga şi lămuri că autorul s'a servit de documente franceze şi engleze spre a reda cât mai exact faptele, accentuând că guvernamentalii au căutat să exploateze scufundarea unuia din crucişetoarele naţionaliste, exagerând veştile şi anunţând înfrângerea totală a naţionaliştilor, ca şi cum acest crucişetor ar fi fost puterea şi forţa pe care se sprijinea Franco.

S'a mai accentuat în două locuri că „factorul *„noroc"*, a contribuit foarte mult şi că „republicanii au procedat greşit retrăgându-se de pe câmpul de luptă fără a fi desăvârşit scufundarea". Deasemenea că deşi prin acest eveniment se aşteptau noui acţiuni, totuşi, dela 6 Martie, „flota republicană a intrat iar într'o perioadă de tăcere".

Iar concluziile trebuesc interpretate în sensul că pentru marina noastră, care nu posedă decât distrugătoare, vor fi pline de învăţământ viitoarelor acţiuni, flota guvernamentală având 3 crucişetoare, *14 distrugătoare* şi 5 submarine, iar cea naţionalistă 3 crucişetoare, *2 distrugătoare şi 4 submarine*, — deci o superioritate de distrugătoare în favoarea republicanilor.

In No. 4 se arată de asemenea că *superioritatea materială* a republicanilor nu a reuşit să învingă *superioritatea morală* a personalului naţionalist.

„La republicani lipseau cadrele superoiare, — *ofiţerii*, — fie că trecuseră la naţionalişti, fie că fuseseră întemniţaţi sau executaţi de comunişti în primele zile ale mişcării; azi flota naţionalistă, mai puţin numeroasă face blocusul şi dă la fund navele cari fac contrabandă de arme".

Cronicari fideli şi documentaţi, înregistrăm şi informăm cititorii noştri fără părtinire. Suntem convinşi că o citire atentă nu poate duce decât la constatarea unei desăvârşite imparţialităţi, fără aprecieri dubioase sau rău intenţionate.

TURCIA

■ *Acordul financiar anglo-turc* semnat la finele lunii Mai prevede că Marea Britanie va împrumuta Turcia cu 6 milioane lire sterline cari vor servi pentru diferite comenzi de material militar şi naval. Se pare că se vor construi nave mici (distrugătoare, torpiloare şi vedete-torpiloare). Acest acord arată că Anglia socoteşte de mare însemnătate să ajute desvoltarea flotei turceşti şi aceasta se observă mai ales, din faptul că statul chiar finanţează acest împrumut.

■ *Submarinele turceşti.* — Sunt în serviciu 5 submarine dintre cari două au fost construite în Italia, două în Olanda şi unul în Spania după planuri germane.

In prezent mai sunt în construcţie în Germania la Hamburg 2 submarine şi în Turcia, sub directivele germane, alte două.

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel	Incălziri centrale
Pompe centrifugale	Incălziri prin radiaţiune
Ventilatoare	Condiţionarea aerului
Instalaţiuni frigorifice	Uscătorii
Fabrică de ghiaţă	Recuperaţiuni de căldură
Turbine cu aburi	Instalaţiuni sanitare
Cazane cu aburi	Abatoare complete

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

■ *Șantierele germane* (Krupp) din Kiel au lansat la 23 Iulie submarinul *Gür*, de 780 tone.

■ *Alte comenzi în Franța.* — Ziarul *Financial Times* anunță că Turcia negociază cu șantierele franceze, asupra construcției a 8 nave de un tonaj total 50.000 tone. Livrarea lor s'ar eșalona într'o perioadă de 10 ani pe baza unui credit pe termen lung. Valoarea comenzii ar fi de 330.000 lire sterline.

UNGARIA

■ *Desvoltarea zonei libere.* — Intre administrația ungară și un grup bancar care reprezintă societăți industriale engleze, franceze și belgiene, se fac negocieri în vederea desvoltării portului-franc din Budapesta. Se pun mari speranțe în realizarea unui acord care să aducă Budapestei o sporire a traficului.

U. R. S. S.

■ *Cumpărarea unui doc flotant.* — Direcția portului Leningrad a cumpărat un doc flotant care poate ridica nave de 10.000 tone. Acest doc poate lua imersiunea în 45—60 minute iar eșirea la suprafață se face în două ore.

Deasemeni se va mai comanda un doc flotant pentru portul *Murmansk.*

■ *Noile nave de război.* — Din isvor german, aflăm că crucișetorul Kirov de 8000 tone ar fi gata și că din acest tip s'ar mai fi pus în lucru încă alte 3 nave. Armamentul lor s'ar compune din 9 tunuri de 180 mm. și viteză 30 noduri.

Crucișetorul *Stalin,* care a fost transformat în navă port-avion în șantierele dela *Nikolaiev,* a fost lansat și se află încă în curs de montare a diferitelor piese dela bord.

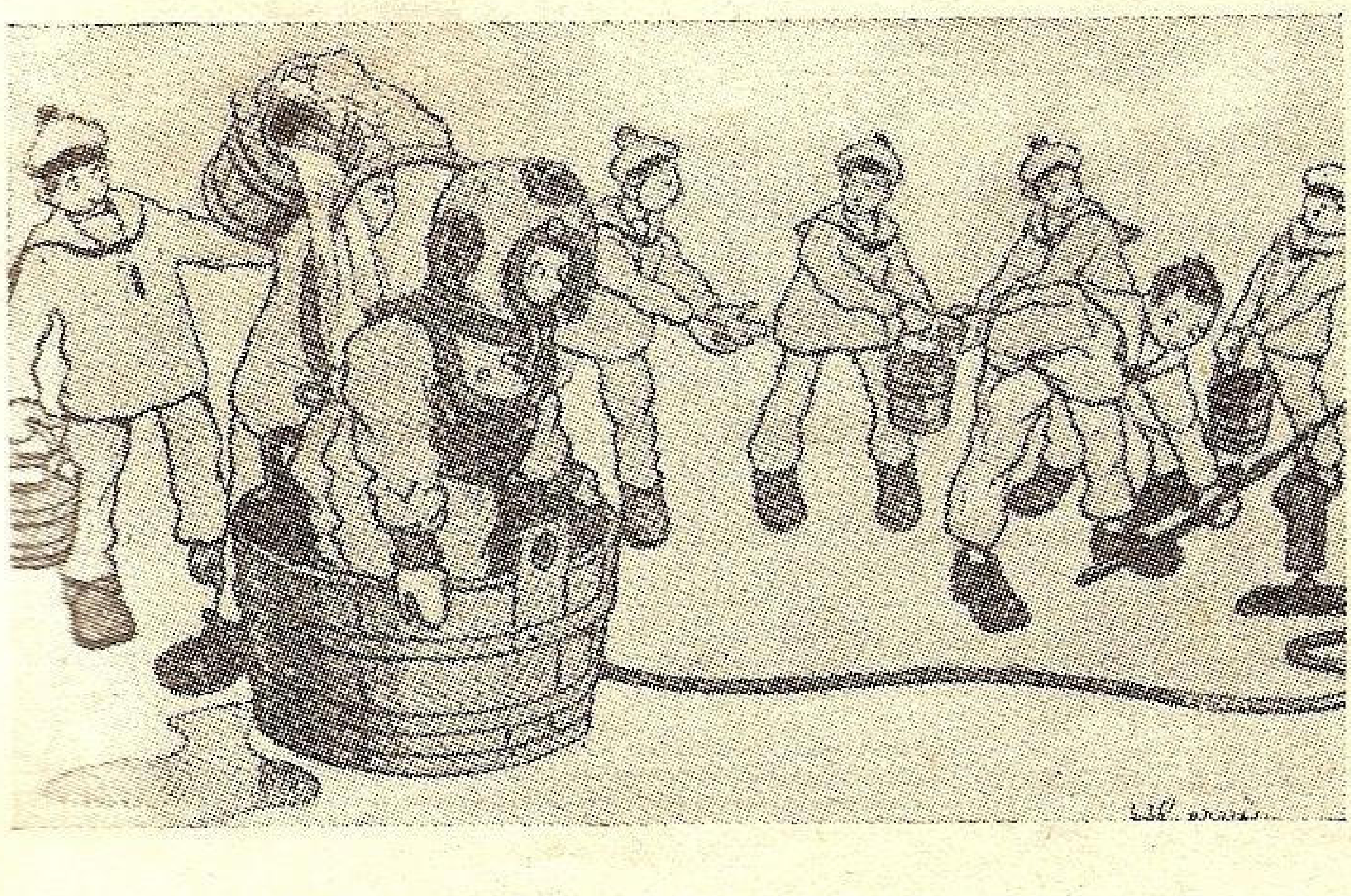
Deplasamentul va fi de 15.000 tone, viteza de 30 noduri și va avea la bord 22 avioane.

■ *Chiurasatele de 35.000* tone preocupă iar pe conducătorii sovietelor, al căror ambasador la Washington a reluat tratativele în vederea construirii acestor nave, în America.

■ *O mare parte din surplusul de buget* (dela 104 la 127 miliarde ruble) este rezervată pentru construcțiuni aeronautice și punerea în șantier a marilor unități navale.

■ *Presa engleză* socotește că dacă guvernul japonez a avut în ultimul conflict cu U. R. S. S. o atitudine relativ destul de modestă, aceasta s'ar fi datorit numai marei însemnătăți strategice pe cari o au forțele sovietice *aeronautice și mai ales cele submarine* dela *Vladivostock.*

MARINA IN IMAGINI VESELE



Prima scufundare a scafandrierului

Recenzii

Lt.-comandor *Marius Verbiceanu*: *CARTEA REGILOR ROMÂNIEI,* un volum închinat M. S. Regelui Carol II și în care se redă într'un stil simplu și curgător viața celor trei Regi ai României, — Carol I, Ferdinand I și Carol II. E o excelentă carte de popularizare, care nu ar trebui să lipsească nici din bibliotecile, nici din premiile tineretului din clasele primare chiar.

Volumul începe cu următoarea poezie :

Cei trei Regi ai României !

Inchinare omagială
M. S. Regelui Carol II.

Am scris o odă, Majestate, e : „Epopeea Dinastiei",
O odă mică și modestă, dar mare prin cuprinsul ei ;
Căci între rândurile-i fine, trăesc trei Regi ai României,
Trăesc scăldați în nemurire sub nimbul lor de Semizei.

E Carol, Intemeetorul, e Ințeleptul, Căpitanul,
Iată-l călare, o statue de bronz, prin viscol și prin foc ;
Călcând în grabă, sub copite, Grivița, Plevna, Smârdanul,
El frânse'n două semiluna, spre glorie făcându-și loc.

Și țării lor spre neatârnare. Incălecând bătrânul fluviu,
Cu podul dela Cerna-Voda, El prinse țării-o floare'n brâu :
„Dobrogea" și de ani încoace, valul eternului Danubiu,
Tot povestește despre Carol, în valul holdelor de grâu.

Trecură ani... Pe Tronul țării se urcă Ferdinand Lealul.
Acel Ce s'a învins pe Sine, Desrobitorul ne'ntrecut,
Care, cu lacrimi și cu sânge, a plămădit și Idealul
Visat de-atâtea generații și-atâtea veacuri ce-au trecut.

Căci la Mărăști, la Jiu, la Cerna, la Mărășești și Dragoslava,
Atâtea pagini glorioase în cartea neamului a scris,
Incât, în fruntea tuturor, I se cuvine numai slava.
Atâtor jertfe dureroase, pe-altarul unicului vis !

Visu-l vedem : E România, temută, mare și frumoasă,
„Ardealul", coama lui de codri și-o clatină sub tricolor,
La sânul mamei „Bucovina", îmbujorește, că-i acasă,
Iar „Basarabia", in panglici de fluvii, stă la brațul lor.

Aceasta este moștenirea, e și bogată și frumoasă,
Dar și Stăpânul ei deapururi, e tot atât de demn de ea,
Cinci ani, trecură, Majestate, de când pe țarina-i mănoasă,
Condus-ai plug, pe brazda muncii, sub cea mai fericită stea.

E steaua Ta, o ! Majestate, Luceafărul ce luminează,
Destinul sfânt al Țării Tale, ce'n veci pe cer s'o arăta,
E brațul Tău ce ocrotește, e ochiul Tău ce'nseninează,
E gura Ta care sărută pe frunte, astă-zi, țara Ta !

M. VERBICEANU

Inginer *Th. I. Gâlcă* : CUM TREBUIESC INFĂPTUITE SILOZURILE IN ROMÂNIA. Autorul, o competență în materie, ca fost secretar general la Ministerul Lucrărilor Publice și Președinte al Regiei autonome a porturilor și căilor de comunicație pe apă (P. C. A.), după ce face un istoric al silozurilor în vechime, aiurea și la noi, și dă o statistică a situației producției și exportului de cereale din România, ajunge la concluzia :

„Deaceea, pentru valorificarea prețurilor cerealelor la producător în raport cu transportul, înmagazinarea, manipularea și curățarea cerealelor, susținem ca cel mai important factor principal al valorificărilor că este urgentă nevoe de a se repartiza curgerea produselor treptat în timpul anului, depozitându-se și curățindu-se

Rate mici, preţuri scăzute!
ARA GAZ

Este momentul cel mai prielnic pentru oricine de a-şi procura un aparat ARAGAZ în condiţiunile EXCEPŢIONAL DE AVANTAJOASE ce se oferă ASTAZI.

Cu o neinsemnată cheltuială lunară, pe nesimţite, puteţi cumpăra orice aparat ARAGAZ graţie sistemului de vânzare în rate ARAGAZ.

Suntem în pragul verei — vin căldurile — bucuraţi-vă ŞI DVS. de foloasele aparatelor ARAGAZ, care, mai ales în acest anotimp, sunt atât de preţuite

Cereţi astăzi o demonstraţiune gratuită la

MAGAZINUL „SANITAS"
BD. I. C. BRĂTIANU 36
TELEFON 2-31.55
DEPOZITARI IN INTREAGA ŢARA

NICI O GOSPODĂRIE FĂRĂ
ARAGAZ

---

cerealele în silozuri interioare, locale, şi dirijarea lor după nevoe în timpul anului către porturile maritime de export, pentru a se putea profita de conjuncturi favorabile.

Arată apoi necesitatea creării de silozuri interioare pentru selecţionarea şi standardizarea grânelor, care trebue să fie legiferată şi conchide că statul trebue să construiască aceste silozuri, iar exploatarea să fie formată de C. F. R. cu P. C. A.

Se descrie un siloz tip şi se arată care ar fi repartiţia pe tot cuprinsul ţării.

Un documentat volum de 86 pagini, cu numeroase hărţi, planşe, figuri, care merită a fi studiat de cei cari pot înfăptui judicioasele propuneri, ca şi de cei cari se interesează de această problemă.

Revista „SĂNĂTATEA" care apare cu o regularitate matematică de 38 de ani sub conducerea neobositului Doctor *Sigmand-Sigma,* cu fiecare număr aduce o bogăţie de cunoştinţe folositoare tutulor.

Prin seriozitatea subiectelor tratate, prin linia de conduită morală pe care şi-a impus-o, revista „Sănătatea" e unică în genul ei şi superioară chiar celor străine.

Din numărul pe luna *Octombrie* spicuim, în treacăt, următoarele studii şi articole:

Doctorul Istrati, de *Prof. Const. Kiriţescu*; După vacanţă, de *General Dr. Al. Papiu*; Liniştea în cămin, de *Maria H. Furtună*; Hrana ţăranului român, de *Dr. N. Lupu*; Ferească Dumnezeu de griji noi, de *G. Iordache*; Sifilisul ereditar al copiilor, de *Dr. Al. Comaniţă*; Păziţi copiii de foc, de *Dr. Const. Samson*; Sfaturi şi îndrumări igienice, de *Dr. Sigmand-Sigma*; Oftalmia purulentă a noilor născuţi, de *Dr. V. Corentin*; Hormoni şi vitamine, de *C. Papazolu*; Hidrosadenita, de *Dr. Sylvain Rosen*; Mersul pe jos, de *Dr. Sam Watts*: Tuberculoza bătrânilor; Intrebuinţarea timpului liber la copii, de *Emil Feder*; Temperatura corpului omenesc; 20 reguli pentru sănătatea şcolarilor; Sfaturi pentru persoanele cari îngrijesc de bolnavi, etc., etc.

Un supliment literar complectează sumarul variat şi interesant. Revista tipărită în condiţiuni tehnice ireproşabile, ilustrată artistic în culori — 48 pagini, lei 20

Redacţia şi Administraţia: Str. Triumfului No. 7 — Bucureşti V.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL PÂNĂ LA 31 DECEMBRIE 1938

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „TRANSILVANIA“ şi „BASARABIA“

PORTURILE DE ESCALĂ		Linia I	Linia II	II	I	II	I	II	I	II	I	II
		Ziua şi ora de plecare şi sosire		TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA
		Nr. călătoriei		2	1	3	2	4	3	5	4	6
CONSTANŢA	Plec.	Joi ora 24	Joi ora 24	6 / X	13/X	20 / X	27 / X	3 / XI	10 / XI	17 / XI	24 / XI	1/XII
ISTANBUL	Sos. Plec.	V-ri » 11 » » 15	V-ri » 11 » » 15	7 „ 7 „	14 „ 14 „	21 „ 21 „	28 „ 28 „	4 „ 4 „	11 „ 11 „	18 „ 18 „	25 „ 25 „	2 „ 2 „
PIREU	Sos. Plec.	S-tă » 12 » » 18	S-tă » 12 » » 18	8 „ 8 „	15 „ 15 „	22 „ 22 „	29 „ 29 „	5 „ 5 „	12 „ 12 „	19 „ 19 „	26 „ 26 „	3 „ 3 „
BEIRUT	Sos. Plec.	— —	Luni » 6 „ „ 12	10 „ 10 „	— —	24 „ 24 „	— —	7 „ 7 „	— —	21 „ 21 „	— —	5 „ 5 „
HAIFA	Sos. Plec.	— —	Luni » 16 Marţi » 14	10 „ 11 „	— —	24 „ 25 „	— —	7 „ 8 „	— —	21 „ 22 „	— —	5 » 6 „
ALEXANDRIA	Sos. Plec.	Luni » 6 Marţi » 17	M-ri » 7 Joi „ 18	12 „ 13 „	17 „ 18 „	26 „ 27 „	31 „ 1/XI	9 „ 10 „	14 „ 15 „	23 „ 24 „	28 „ 29 „	7 „ 8 »
HAIFA	Sos. Plec.	Mer. » 9 Joi » 9	— —	— —	19 „ 20 „	— —	2 „ 3 „	— —	16 „ 17 „	— —	30 „ 1/XII	— —
BEIRUT	Sos. Plec.	Joi » 18 » » 18	— —	— —	20 „ 20 „	— —	3 „ 3 „	— —	17 „ 17 „	— —	1 „ 1 „	— —
PIREU	Sos. Plec.	S-tă » 8 » » 14	S-tă „ 8 S-tă » 14	15 „ 15 „	22 „ 22 „	29 „ 29 „	5 „ 5 „	12 „ 12 „	19 „ 19 „	26 „ 26 „	3 „ 3 „	10 „ 10 „
ISTANBUL	Sos. Plec.	D-că » 11 » » 16	D-că » 11 D-că » 16	16 „ 16 „	23 „ 23 „	30 „ 30 „	6 „ 6 „	13 „ 13 „	20 „ 20 „	27 „ 27 „	4 „ 4 „	11 „ 11 „
CONSTANŢA	Sos.	Luni » 4	Luni » 4	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesităţile serviciului vor cere.

LINIA III-a:

DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D.M.O.)

PORTURI DE ESCALA	ORA		PELEŞ	ALBA IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA	PELEŞ
	Sosirii	Plecării					
	Nr. călătoriei		37	37	38	38	39
GALAŢI/BRAILA	—	7	14 / IX	12 / X	7 / XI	5/XII	31/XII
SULINA	16 —	— 17	14 „ 14 „	12 „ 12 „	7 „ 7 „	5 „ 5 „	31 „ 31 „
CONSTANŢA	6 —	— 15	15 „ 16 „	13 „ 14 „	8 „ 9 „	6 „ 7 „	1/I/39 2 „
ISTANBUL	11 —	— 18	17 „ 17 „	15 „ 15 „	10 „ 10 „	8 „ 8 „	3 „ 3 „
SALONIC	7 —	— 16	19 „ 20 „	17 „ 18 „	12 „ 13 „	10 „ 11 „	5 „ 6 „
PIREU	20 —	— 20	21 „ 22 „	19 „ 20 „	14 „ 15 „	12 „ 13 „	7 „ 8 „
IZMIR	19 —	— 20	23 „ 24 „	21 „ 22 „	16 „ 17 „	14 „ 15 „	9 „ 10 „
KATACOLON	12 —	— 16	26 „ 26 „	24 „ 24 „	19 „ 19 „	17 „ 17 „	12 „ 12 „
MALTA	6 —	— 20	28 „ 29 „	26 „ 26 „	21 „ 22 „	19 „ 20 „	14 „ 15 „
NEAPOLE/GENOVA	20 —	— 20	1 / X 3 „	28 „ 28 „	24 „ 26 „	22 „ 24 „	17 „ 19 „
MARSILIA	8 —	— 20	5 „ 12 „	30 „ 5 / XI	28 „ 30 „	26 „ 28 „	21 „ 23 „
MALTA (fac.)	18 —	— 20	15 „ 15 „	8 „ 8 „	3/XII 3 „	31 „ 31 „	26 „ 26 „
KALAMATA	11 —	— 14	17 „ 17 „	10 „ 10 „	5 „ 5 „	2/I/39 2 „	28 „ 28 „
PIREU	9 —	— 20	18 „ 18 „	11 „ 11 «	6 „ 6 „	3 „ 3 „	29 „ 29 „
ISTANBUL	15 —	— 15	20 „ 20 „	13 „ 13 „	8 „ 8 „	5 „ 5 „	31 „ 31 „
CONSTANŢA	14 —	— 20	21 „ 25 „	14 „ 17 „	9 „ 13 „	6 „ —	1/II/39 —
SULINA	7 —	— 9	26 „ 26 „	18 „ 18 „	14 „ 14 „	— —	— —
GALAŢI	18	—	26 „	18 „	14 „	—	—

BANCA ARDELEANĂ

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

Sediul central: CLUJ,
Piața Unirii 32
Sediul sec.: BUCUREȘTI,
Str. Bursei, 2

SUCURSALE:

Arad, Brașov, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș, Timișoara.

*

CAPITAL SOCIAL: Lei 120.000.000
FONDURI DE REZERVĂ: Lei 32.500.000

*

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

PREȘEDINTE: **ANTON MOCSONYI DE FOEN**
fost Ministru, Mare Maestru de Vânătoare al Curții Regale

VICE-PREȘEDINȚI:
MIHAI POPOVICI
fost ministru al Finanțelor
PHILIPPE WEISS
Președintele Băncii Ungare Comerciale din Pesta

*

MEMBRI IN CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

CONTELE ADALBERT BETHLEN
moșier

DIMITRIE M. BURILLIANU
fost Guvernator al Băncii Naționale a României

DR. FRANCISC CHORIN
Președinte la Minele de Cărbuni Salgótarjan

OTTO CONRAD
Director executiv Banca Comercială Ungară

GHEORGHE DOMÂȘNEANU
General Pensionat

DR. ADALBERT DREXLER
Moșier

GRIGORE G. DUCA
fost Deputat, Moșier

BART. HARGITAY
Administrator Delegat

DR. JULIU JELEN
Moșier

CONTELE GAVRIL KENDEFFY
Moșier

ION M. MITILINEU
fost Ministru al Externelor

IOAN VASARHALVYI
Episcop Reformat al Ardealului

AL. ZĂNESCU
Avocat, mare industriaș

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL PÂNĂ LA 31 DECEMBRIE 1938

LINIA IV: DUNĂRE – LEVANT

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA		BUCUREȘTI	ARDEAL	SUCEAVA	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	SUCEAVA	OITUZ
	Sosirii	Plecării								
Nr. călătoriei			116	45	36	57	117	46	37	58
GALAȚI (BRĂILA)	—	7	3/10	19/10	25/10	31/10	18/11	6/12	14/12	20/12
SULINA	17	—	3 "	19 "	25 "	31 "	18 "	6 "	14 "	20 "
	—	20	3 "	19 "	25 "	31 "	18 "	6 "	14 "	20 "
CONSTANȚA	6	—	4 "	20 "	26 "	1/11	19 "	7 "	15 "	21 "
	—	9	5 "	21 "	27 "	2 "	20 "	8 "	16 "	22 "
ISTANBUL	7	—	6 "	22 "	28 "	3 "	21 "	9 "	17 "	23 "
	—	8	6 "	22 "	28 "	3 "	21 "	9 "	17 "	23 "
TRIPOLI	8	—	—	26 "	1/11	—	—	13 "	21 "	—
	—	6	—	28 "	3 "	—	—	15 "	23 "	—
BEIRUT	8	—	—	28 "	3 "	—	—	15 "	23 "	—
	—	20	—	30 "	5 "	—	—	17 "	25 "	—
HAIFA	6	—	—	31 "	6 "	7 "	26 "	18 "	26 "	28 "
	—	8	—	1/11	7 "	9 "	27 "	19 "	27 "	30 "
JAFFA T. AVIV (facult.)	10	—	—	1 "	7 "	9 "	27 "	19 "	27 "	30 "
	—	12	—	2 "	8 "	10 "	28 "	20 "	28 "	31 "
ALEXANDRIA	8	—	11 "	—	—	12 "	30 "	—	—	2/I/39
	—	12	12 "	—	—	13 "	2/12	—	—	3 "
PORT-SAID	8	—	13 "	3 "	9 "	14 "	3 "	21 "	29 "	4 "
	—	12	15 "	5 "	11 "	17 "	4 "	23 "	31 "	7 "
JAFFA T. AVIV (facult.)	13	—	16 "	—	—	—	—	—	—	—
	—	9	17 "	—	—	—	—	—	—	—
HAIFA	12	—	17 "	—	—	—	—	—	—	—
	—	18	19 "	—	—	—	—	—	—	—
TRIPOLI (facult.)	10	—	21 "	—	12 "	—	6 "	24 "	—	9 "
	—	12	21 "	—	12 "	—	6 "	24 "	—	9 "
MERSINA	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—
IZMIR (facult.)	8	—	24 "	9 "	15 "	21 "	9 "	27 "	4/I/39	11 "
	—	18	24 "	9 "	15 "	23 "	9 "	27 "	4 "	13 "
ISTANBUL	8	—	26 "	10 "	16 "	25 "	11 "	28 "	5 "	15 "
	—	10	26 "	10 "	16 "	25 "	11 "	28 "	5 "	15 "
CONSTANȚA	14	—	27 "	11 "	17 "	26 "	12 "	29 "	6 "	16 "
	—	20	31 "	15 "	21 "	28 "	—	—	—	—
SULINA	7	—	1/11	16 "	22 "	29 "	—	—	—	—
	—	8	1 "	16 "	22 "	29 "	—	—	—	—
GALAȚI	16	—	1 "	16 "	22 "	29 "	—	—	—	—

LINIA V-a: DUNĂRE — MAREA EGEE

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA		S/s DUROSTOR				
	Sosirii	Plecării					
Nr. călătoriei			*273*	*274*	*275*	*276*	*277*
GALAȚI	—	7	1/9	27/9	23/10	18/11	14/12
SULINA	17	—	1 "	27 "	23 "	18 "	14 "
	—	18	1 "	27 "	23 "	18 "	14 "
CONSTANȚA	6	—	2 "	28 "	24 "	19 "	15 "
	—	7	3 "	29 "	25 "	20 "	16 "
ISTANBUL	8	—	4 "	30 "	26 "	21 "	17 "
	—	18	4 "	30 "	26 "	21 "	17 "
PIREU	14	—	6 "	2/10	28 "	23 "	19 "
	—	11	7 "	3 "	29 "	24 "	20 "
VOLO	11.	—	8 "	4 "	30 "	25 "	21 "
	—	13	8 "	4 "	30 "	25 "	21 "
STYLIS	17	—	8 "	4 "	30 "	25 "	21 "
	—	15	9 "	5 "	31 "	26 "	22 "
SALONIC	9	—	10 "	6 "	1/11	27 "	23 "
	—	20	11 "	7 "	2 "	28 "	24 "
CHIOS	6	—	13 "	9 "	4 "	30 "	26 "
	—	20	13 "	9 "	4 "	30 "	26 "
sau MYTILINE (facult.)	6	—	13 "	9 "	4 "	30 "	26 "
	—	20	13 "	9 "	4 "	30 "	26 "
IZMIR	6	—	14 "	10 "	5 "	1/12	27 "
	—	18	14 "	10 "	5 "	1 "	27 "
ISTANBUL	6	—	16 "	12 "	7 "	3 "	29 "
	—	12	16 "	12 "	7 "	3 "	29 "
CONSTANȚA	13	—	17 "	13 "	8 "	4 "	30 "
	—	20	18 "	14 "	9 "	5 "	—
SULINA	7	—	19 "	15 "	10 "	6 "	—
		8	19 "	15 "	10 "	6 "	—
GALAȚI	18	—	19 "	15 "	10 "	6 "	—

NOTA. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră. In timpul închiderii Dunării, în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța. Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte, fără aviz prealabil.

BANCA DE CREDIT ROMAN

BUCUREŞTI

FONDATĂ IN ANUL 1888

CAPITAL: LEI 400.000.000 **REZERVE LEI 195.000.000**

SUCURSALE:

Bălţi ⋆ Brăila ⋆ Braşov ⋆ Cernăuţi ⋆ Constanţa
Galaţi ⋆ Iaşi ⋆ Oradea ⋆ Timişoara ⋆ Chişinău

Adresa telegrafică: „BANCREDIT"

CORESPONDENŢI: IN TOATĂ ŢARA ŞI IN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN STRĂINATATE

SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000
BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16
Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40 ; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor ◆ Primeşte depuneri spre fructificare ◆ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni şi pe un an. ◆ ◆

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PIETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

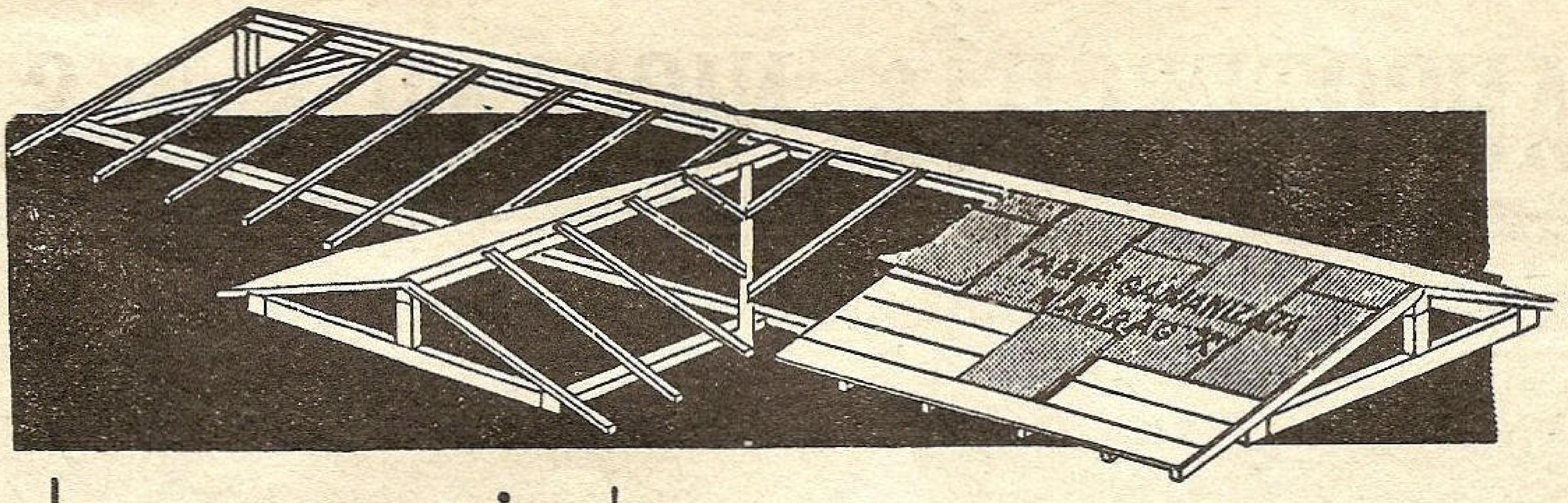
AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

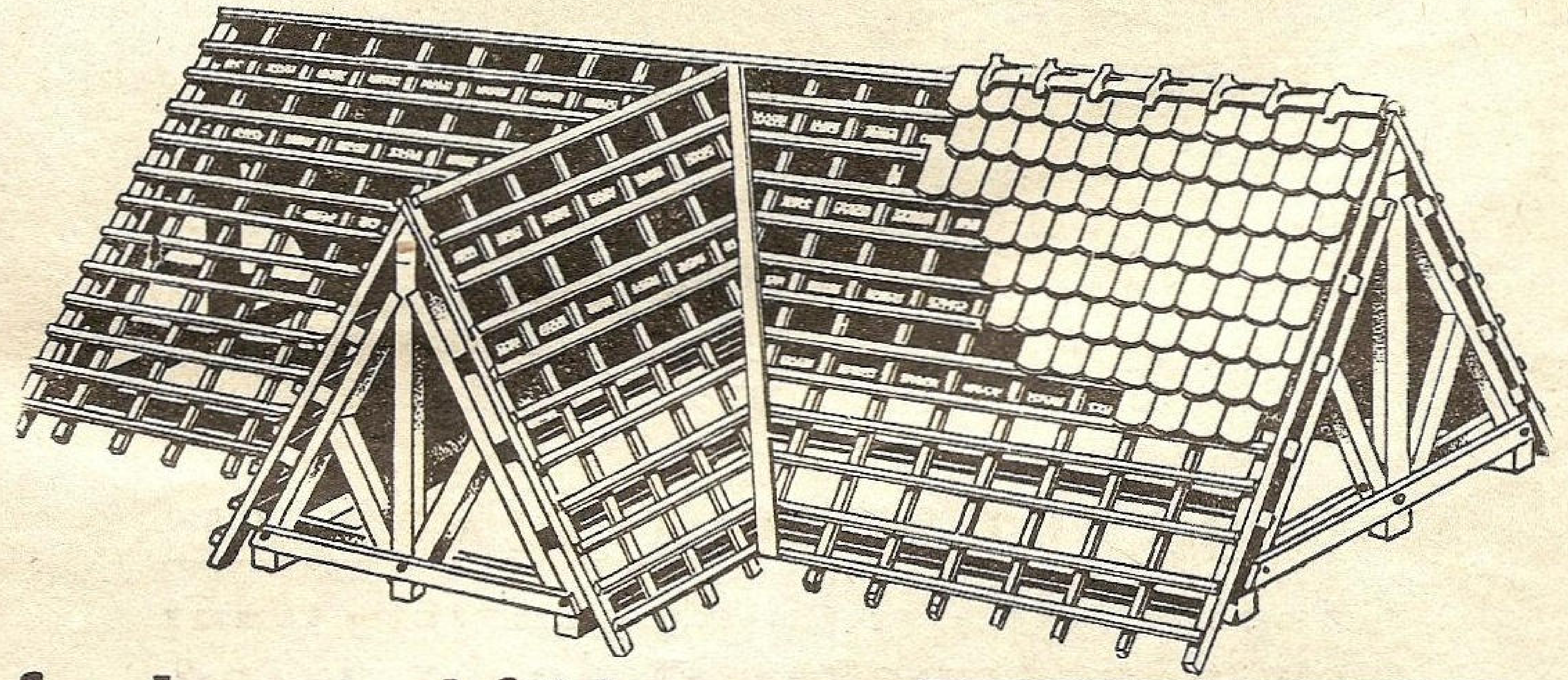
DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02



La un acoperiş de *tablă galvanizată* necesitaţi numai *o treime din lemnărie...*



..faţă de oricare alt fel de acoperiş

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ poţi coborâ panta de inclinaţie până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiş, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafaţă de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) şi o construcţie din lemn sub acoperiş incomparabil mai mare. **Astăzi în epoca scumpirii materialelor şi când lemnăria s'a scumpit cu 70—80% vă puteţi da seama ce însemnează, o întrebuinţare suplimenrară de material lemnos.**

Dacă şi până acum un acoperiş de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, faţă de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a ţiglei faţă de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *şi suprafaţa mărită până la de două ori la oricare acoperiş faţă de acoperişul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare).*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiş de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcţii (ziduri, fundaţii, etc.)*

Greutatea acoperişului de de ŢIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Ţiglă	53.850 „
Total	**82.650** kg.

Greutatea acoperişului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total	**12.175** kg.

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

BANCOTESCU & NICOLAU Ssori S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREȘTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

◆

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare și de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri și flanșe din fer forjat și turnat.

◆

OȚELURI SPECIALE „ALPINE“

rapide, de scule, de construcțiuni etc., din depozit și de la uzină.

◆

CABLURI și CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă și joasă tensiune

◆

MAȘINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

◆

INSTALAȚIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta și pe D-voastră în orice chestiune de investitiuni.

OFERTE LA CERERE

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

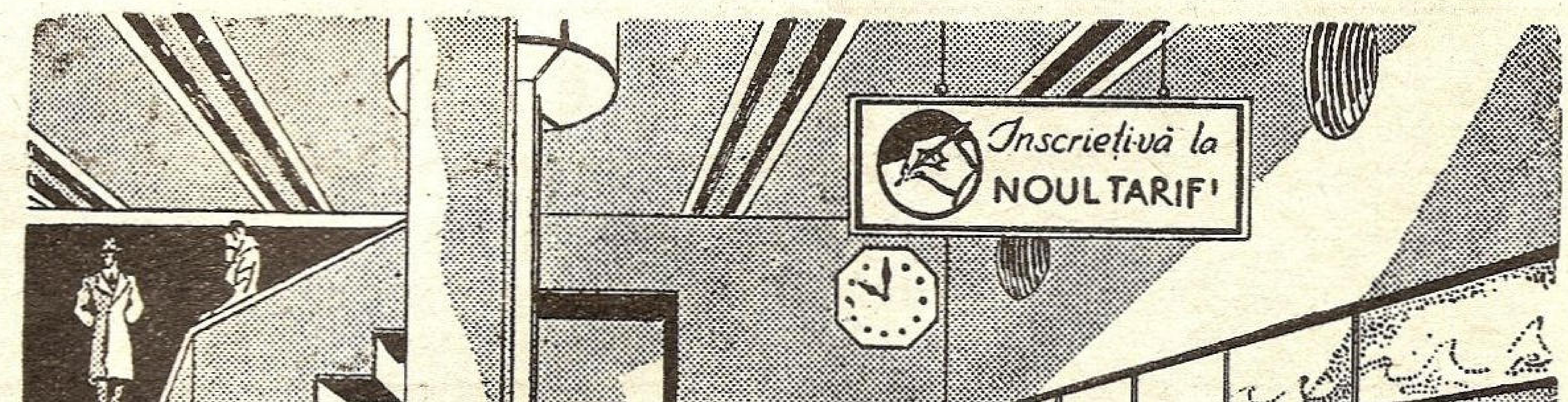
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în
Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL



ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

ROMSCOT

R

„ROMÂNIA"

SOCIETATE COMERCIALĂ OFICIALĂ DE TURISM S. A. R.
REPREZENTANTA OFICIULUI NAŢIONAL DE TURISM
AGENŢII IN TOATE CENTRELE PRINCIPALE DIN ŢARĂ ŞI DIN STRĂINĂTATE

VINDE: Bilete de călătorie C. F. R. şi internaţionale, de vapor, de aviaţie etc., bonuri de hotel, bonuri de benzină, cecuri turistice, etc. etc.

ORGANIZEAZĂ: Călătorii forfetare, individuale şi în grup, cure pauşale etc., etc.

Schimb de valute autorizat de B. N. R.

CONCESIUNEA AFIŞAJULUI PE C. F. R.

SEDIUL DIRECŢIUNII GENERALE: BUCUREŞTI STR. DOAMNEI No. 1

JOHNSTON LINE

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS şi LIVERPOOL

1938

Plecarea dela ANVERS	Plecarea dela LIVERPOOL	Sosirea la CONSTANŢA	Sosirea la GALAŢI	Sosirea la BRĂILA
1 Februarie	9 Februarie	10 Martie	13 Martie	18 Martie
1 Martie	9 Martie	7 Aprilie	10 Aprilie	15 Aprilie
29 Martie	6 Aprilie	5 Mai	8 Mai	13 Mai
12 Aprilie	21 Aprilie	19 Mai	22 Mai	27 Mai
10 Mai	18 Mai	16 Iunie	19 Iunie	24 Iunie
7 Iunie	15 Iunie	14 Iulie	17 Iulie	22 Iulie
21 Iunie	29 Iunie	28 Iulie	31 Iulie	5 August
19 Iulie	27 Iulie	25 August	28 August	3 Septembrie
16 August	14 Septembrie	22 Septembrie	25 Septembrie	30 Septembrie
6 Septembrie	24 August	13 Octombrie	16 Octombrie	21 Octombrie
4 Octombrie	12 Octombrie	10 Noembrie	13 Noembrie	18 Noembrie
18 Octombrie	28 Octombrie	26 Noembrie	29 Noembrie	4 Decembrie

Aceste vapoare încarcă în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcţiunei liniei cât şi pentru orice caz fortuit sau de forţă majoră. ✱ Pentru orice informaţiuni privitoare la navluri, preţuri „forfaitare", etc. vă rugăm a vă adresa agenţilor noştri generali din România. S. A. R. WATSON & YOUELL, Agenţie de vapoare

Centralei **GALAŢI**
Str. Col. Boyle 21.
Telef. 2267. Interurb. 3.

Sucursalei **BUCUREŞTI**
Str. Bărăţiei 2.
Telef. 3.68.20

Sucursalei **CONSTANŢA**
Str. Eminescu 3.
Telef. 1001 şi 1002

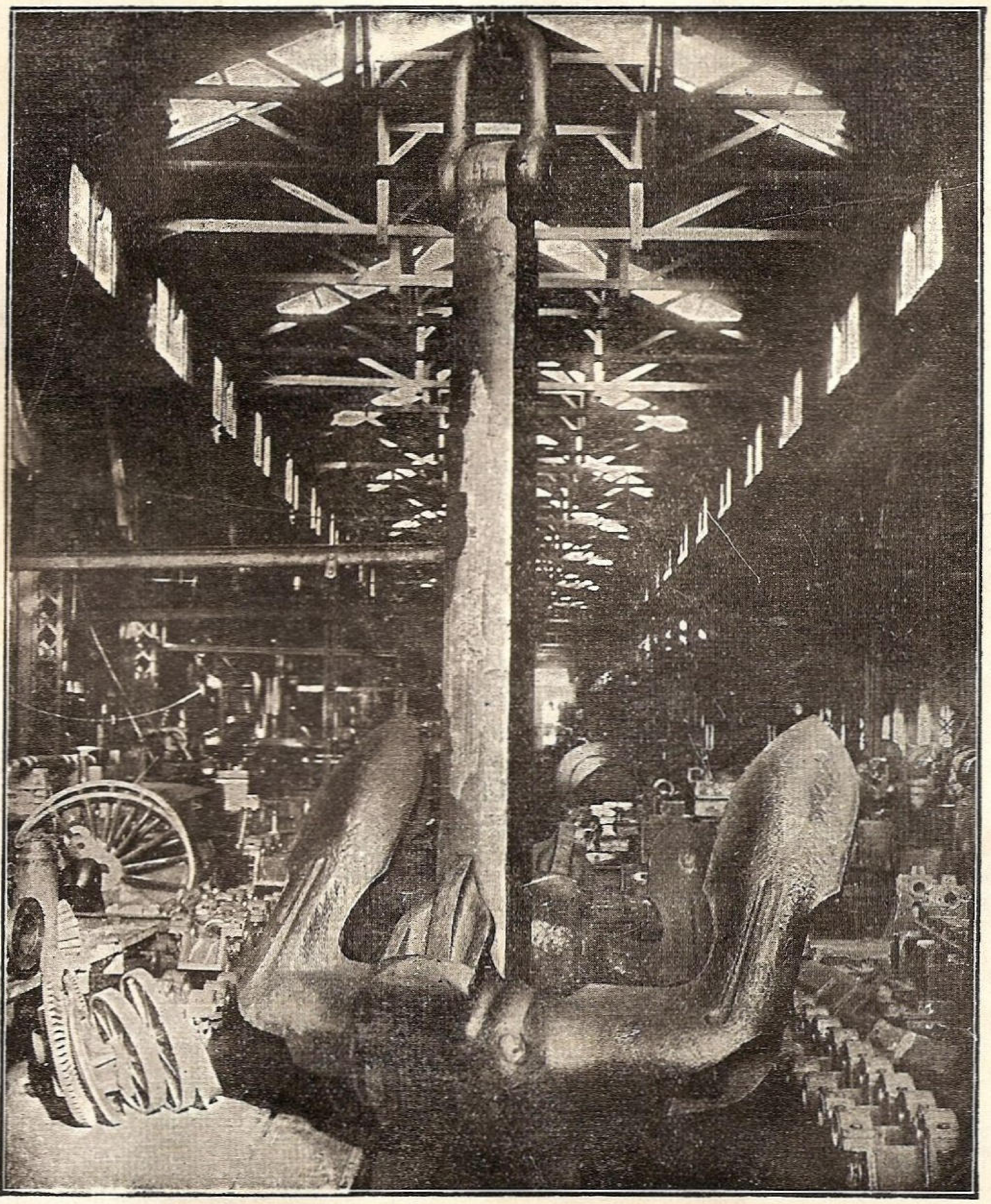
Sucursalei **BRĂILA**
Str. Faţa Portului
Telef. 2187

Sucursalei **SULINA**
Str. Regele Carol I, No. 2
Telefon 9.

„REȘIȚA"

Minereuri, huilă, brichet, cocs ✱ Lemne de foc, de construcție, cărbuni de lemn ✱ Materiale refractare. ✱ **Fonte**: de mulaj, Martin și maleabile. ✱

Oțeluri: ordinare și speciale, turnate și forjate. Fer de comerț, traverse **I și U**, fer fasonat, table forte și mijlocii, șine și accesorii pentru căile ferate normale și înguste. Buloane, nituri, piulițe, etc. ✱ Macazuri, ramificații, întretăeri, poduri, hale și alte construcții în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roți, roți montate complect.



LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Mașini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ȘI MUNIȚIUNI, etc., etc., etc.

Puteți să vă bizuiți pe forța motrică instalând

motoarele englezești

BLACKSTONE

Motoarele BLACKSTONE sunt rezistente, sigure și economice și se fabrică dela 3 la 320 C. P.

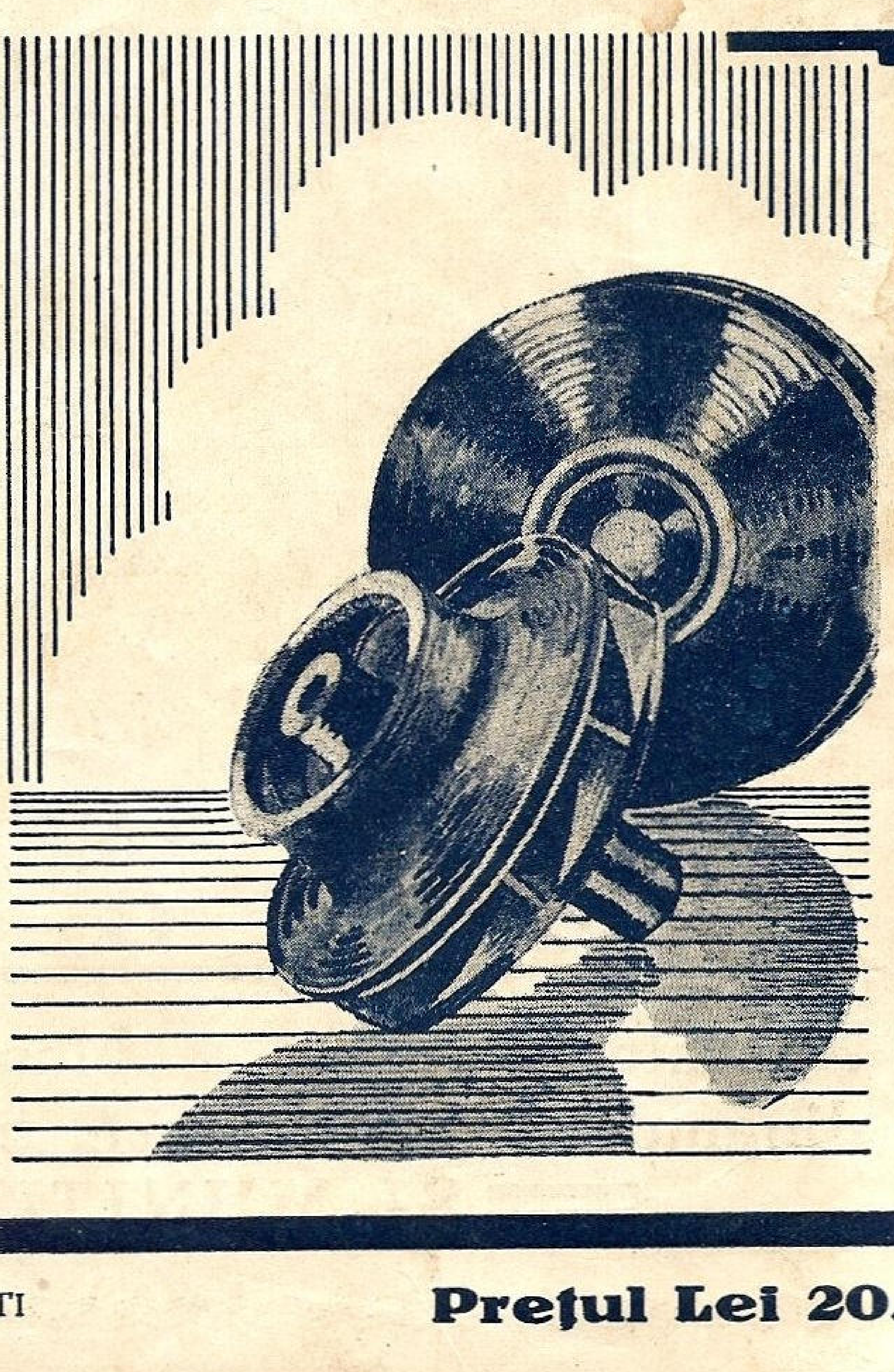
■

Telefonați chiar acum la 1429 sau 1430 și cereti detalii la:

CLARK

S.A.R.

PLOEȘTI



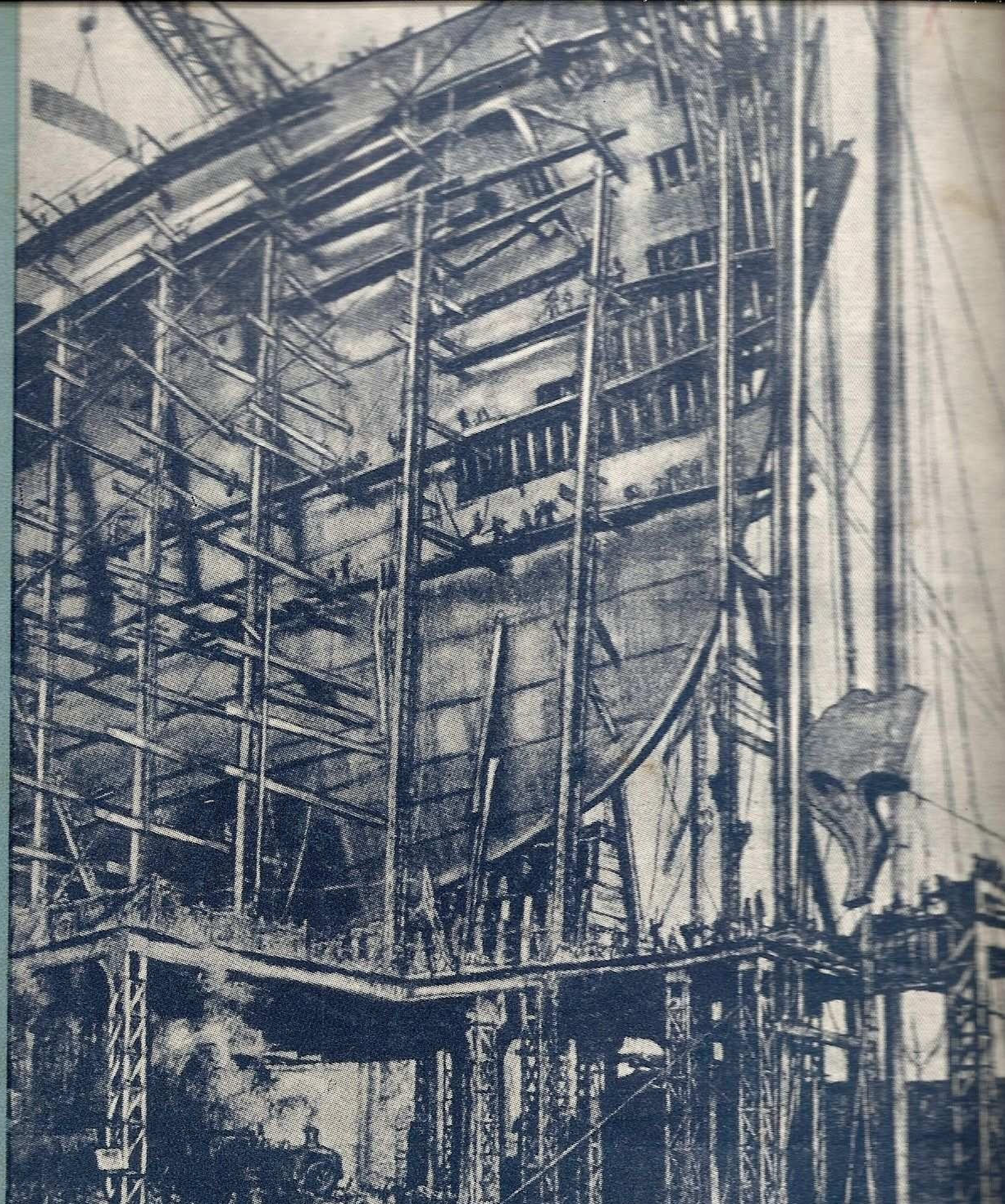
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREȘTI

Prețul Lei 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANĂ MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU



MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL VII — No. 12
DECEMBRIE 1938

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigație maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — Director: Comandor A. NEGULESCU — Secretar: CONSTANTIN TOMESCU

Numărul 12

Redacția și Administrația: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Eugen Carada N-rul 7.— București, I. — Telefon 349/08.

Decembrie 1938

CUPRINSUL:

Prof. Gr. L. Trancu-Iași: Dunărea, drum și viață „ 475
Prof. Univ. N. Dașcovici: Inzestrarea căilor noastre de apă . . . . „ 480
Călin Eugen Botez: Nădejdi și griji la Dunărea și Marea noastră . . . . „ 482
Old Faithful: Marea flotă engleză la lucru . . . „ 484
* * * Queen Elisabeth . . . . „ 486
Ing. Insp. C. Cristea: Huila albă și huila verde . „ 488
Căp. Voinescu: Călăuza Dunării și a Mării Negre „ 489
Lilla Giușcă-Speranția
Naki Val
Oprescu
Liana Bellu
Versuri . . . . „ 492
* * * Din toată lumea . . . . „ 493
Informații din țară și străinătate, recenzii . . . „ 498
Tabla de materii pe anul 1938 . . . . „ 508

Supliment rezervat membrilor: Conferința d-lui prof. univ. Niculae Iorga

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții	**Lei 800**
Pentru școli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării .	**Lei 150**
Pentru străinătate prețul dublu	

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizației anuale care este de: 280 lei membrii majori; 140 lei membrii minori, funcționari inferiori, studenți; 240 lei ofițeri activi, pensionari și comerciali; 120 lei maeștrii militari, subofițeri activi, pensionari și comerciali.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membrii ai L. N. R., o cotizație de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei și insigna 60 lei.

Cotizațiile speciale pentru tineretul școlar, universitar și muncitoresc sunt:

20 lei elevii din cursul primar, cursul inferior secundar și similarele lor — comercial, profesional, industrial, etc., muncitorii minori;

40 lei elevii din cursul superior liceal sau similarele lor, studenții, muncitorii majori, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare trimestrial. La înscriere se mai plătește 5 lei cartea de membru și 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor:

Articole originale .	**250 lei pagina**
Compilări, recenzii	**150 „ „**
Traduceri	**100 „ „**

Articolele vor fi scrise pe o singură față, iar desenurile executate separat, cu tuș negru.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1938

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20

S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.

PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.

UNION, *Str. Ar. Briand, 6,* 10%.

IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.

HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.

REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48. 10% reducere.

COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei. 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10. acordă 5% rabat membrilor L. N. R.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24,* 20% reducere din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.

Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.

D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.

„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.

„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.

FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.

RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

H. AUSLENEDER *Regală 14,* 10%

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.

CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.

MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.

RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.

A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.

I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 12% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.

TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.

BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.

VASILE ȘIȘU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str. Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ȘI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ȘI FARMACIȘTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. București 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. București 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialități,
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%). 20% rețete).
FARM. INFRĂȚIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialități, 25% rețete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialități 25% rețete).

CROITORII ȘI STOFE

ȘTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ȚONE GH. ȚONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAȚII ȘEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălțăminte 15%).

INCĂLȚAMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* și
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piața Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF și RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

MEDICI

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

La centrala „LIGII NAVALE" se găsesc de vânzare următoarele:

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart	„	25
Escale — poezii — de Gr. Perieţeanu	„	120
Cartea marinarului începător de Lt. Ghezzo E. . .	„	35
Marea de Ciocârdel Radu.	„	60
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa	„	60
Vovabular nautic (în patru limbi) de Nostromo .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispozițiuni cu privire la măsurătoarea vaselor, — lucrare întocmită de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu	„	600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	20
Datorii uitate — roman de Jean Bart	„	35
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigație de C. Tonegaru .	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„	10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	12
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Flamura No. 2 (80 × 40) pentru bărci	„	300
Flamura No. 3 (50 × 25)	„	150
Trofee pentru șapcă	„	200
Insigna	„	60
„ juniori	„	25

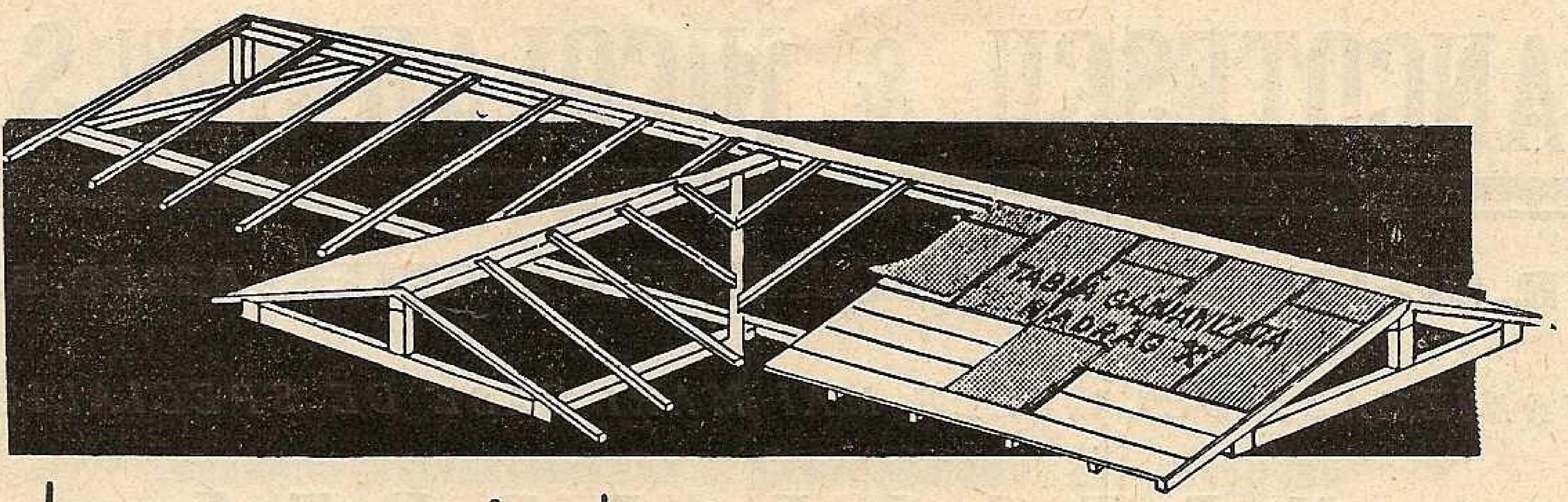
Pentru a înveseli interiorul căminului Dvs.

UN TELEFON PLĂCUT COLORAT

Puteți alege una din culorile
VERDE • IVOIRE • MARRON
BLEU • AUR ȘI GRIS

Pentru un telefon colorat se plătește o singură dată **Lei 950**

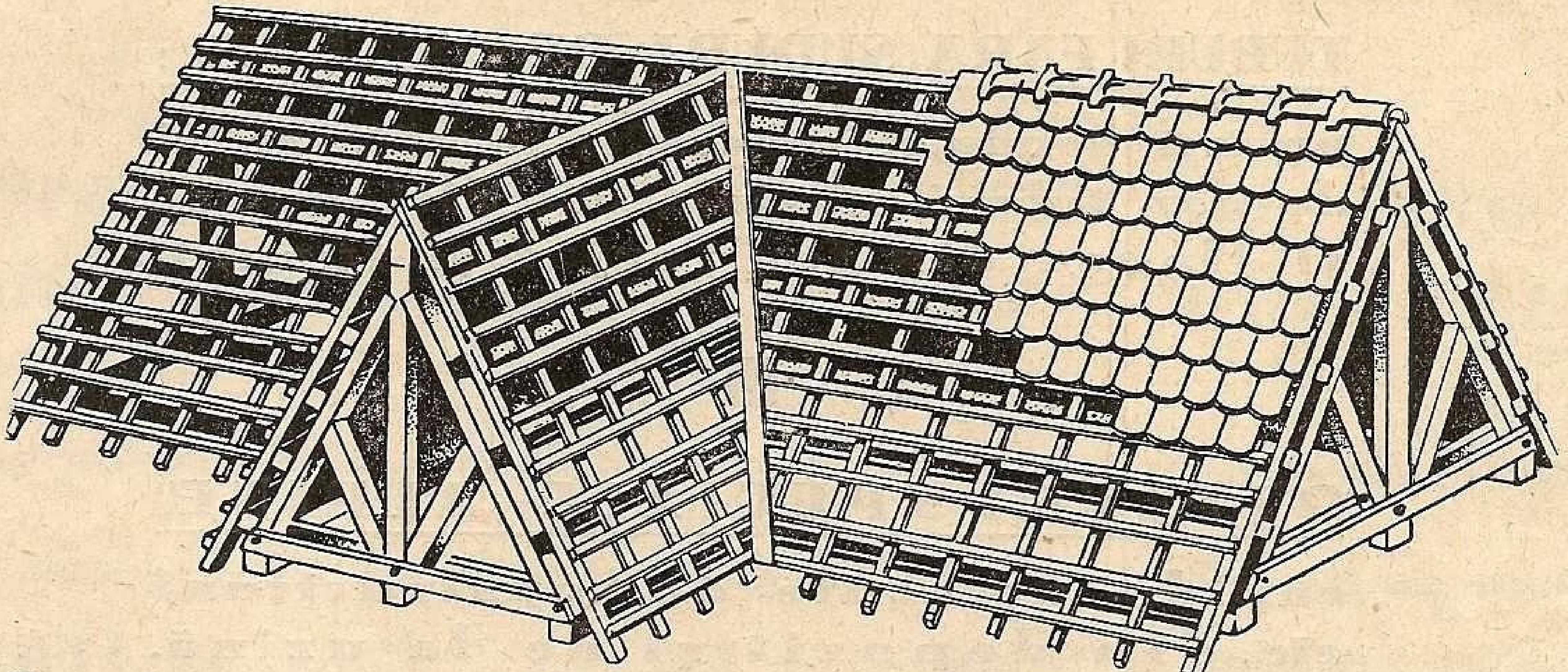
Adresați-vă direct Societății Anonime Române de Telefoane, sau funcționarilor ei.



La un acoperiș de

tablă galvanizată

necesitați numai *o treime din lemnărie...*



. .față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70 — 80% vă puteți da seama ce însemnează, o întrebuințare suplimentară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

Greutatea acoperișului de de ȚIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Țiglă	53.850 „
Total ..	**82.650** kg.

Greutatea acoperișului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175** kg.

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

BANCOTESCU & NICOLAU Ssori S. A.

STR. STELEA, 11 bis ✱ BUCUREŞTI, 1 ✱ TELEF.: 4.12.70, 5.07.73

FURNIZEAZĂ DELA CELE MAI MARI CASE DE SPECIALITATE:

METALE BRUTE:

cositor, aramă, zinc, aluminiu, nickel, antimoniu, mercur, etc.

■

TUBURI FARA SUDURA DE ORICE FEL:

pentru sondaje, conducte, ferbătoare şi de gaz, tuburi speciale, etc. Fittinguri şi flanşe din fer forjat şi turnat.

■

OŢELURI SPECIALE „ALPINE“

rapide, de scule, de construcţiuni etc., din depozit şi de la uzină.

■

CABLURI şi CONDUCTE ELECTRICE O.K.D

de înaltă şi joasă tensiune

■

MAŞINI-UNELTE DE ORICE FEL,

dela cele mai importante fabrici germane

■

INSTALAŢIUNI COMPLECTE

de fabrici în industria metalurgică minieră, de armament, chimică, petroliferă.

Legăturile noastre de prim ordin cu străinătatea ne permit a vă ajuta şi pe D-voastră în orice chestiune de investiţiuni.

OFERTE LA CERERE

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI
O ORĂ NUMAI
PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL

Inscrieţi-vă la
NOUL TARIF!

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

RomScot

„ROMÂNIA"

SOCIETATE COMERCIALĂ OFICIALĂ DE TURISM S. A. R.
REPREZENTANTA OFICIULUI NAŢIONAL DE TURISM
AGENŢII IN TOAŢE CENTRELE PRINCIPALE DIN ŢARĂ ŞI DIN STRĂINĂTATE

VINDE: Bilete de călătorie C. F. R. şi internaţionale, de vapor, de aviaţie etc., bonuri de hotel, bonuri de benzină, cecuri turistice, etc. etc.

ORGANIZEAZĂ: Călătorii forfetare, individuale şi în grup, cure pauşale etc., etc.

Schimb de valute autorizat de B. N. R.

CONCESIUNEA AFIŞAJULUI PE C. F. R.

SEDIUL DIRECŢIUNII GENERALE: BUCUREŞTI STR. DOAMNEI No. 1

JOHNSTON LINE

ITINERAR

De plecările vapoarelor POSTALE „JOHNSTON LINE" din ANVERS şi LIVERPOOL

1938

Plecarea dela ANVERS	Plecarea dela LIVERPOOL	Sosirea la CONSTANŢA	Sosirea la GALAŢI	Sosirea la BRĂILA
4 OCTOMBRIE 1938	12 OCTOMBRIE 1938	10 NOEMBRIE 1938	13 NOEMBRIE 1938	18 NOEMBRIE 1938
18 OCTOMBRIE „	28 OCTOMBRIE „	26 NOEMBRIE „	29 NOEMBRIE „	4 DECEMBRIE „
15 NOEMBRIE „	23 NOEMBRIE „	22 DECEMBRIE „	—	—
13 DECEMBRIE „	21 DECEMBRIE „	19 IANUARIE 1939	—	—

Aceste vapoare încarcă în portul SWANSEA înainte de a încărca la LIVERPOOL.

Acest itinerar poate fi eventual modificat atât la facultatea direcţiunei liniei cât şi pentru orice caz fortuit sau de forţă majoră. ✱ Pentru orice informaţiuni privitoare la navluri, preţuri „forfaitare", etc. vă rugăm a vă adresa agenţilor noştri generali din România. S. A. R. WATSON & YOUELL, Agenţie de vapoare

Centralei	Sucursalei	Sucursalei	Sucursalei	Sucursalei
GALAŢI	**BUCUREŞTI**	**CONSTANŢA**	**BRĂILA**	**SULINA**
Str. Col Boyle 21.	Str. Bărăţiei 2.	Str. Eminescu 3.	Str. Faţa Portului	Str. Regele Carol I, No. 2
Telef. 2267. Interurb. 3.	Telef. 3.68.20 şi 4.45.00	Telef. 1001 şi 1002	Telef. 2187	Telefon 9.

DUNĂREA, drum şi viaţă *)

Panta Rhei!

Dunărea curge.

E calea veşnic călătoare.

Apa se varsă în Mare.

Necontenit alta.

Ca şi ea, conferinţa aceasta, e susceptibilă de schimbare.

In fiecare zi.

In fiecare ceas.

Din clipă în clipă.

Anschluss! Acordul dela München! Inţelegerea polonă-cehă prin anexarea Ciezsynului. Arbitrajul dela Viena.

Şi... a urmat:

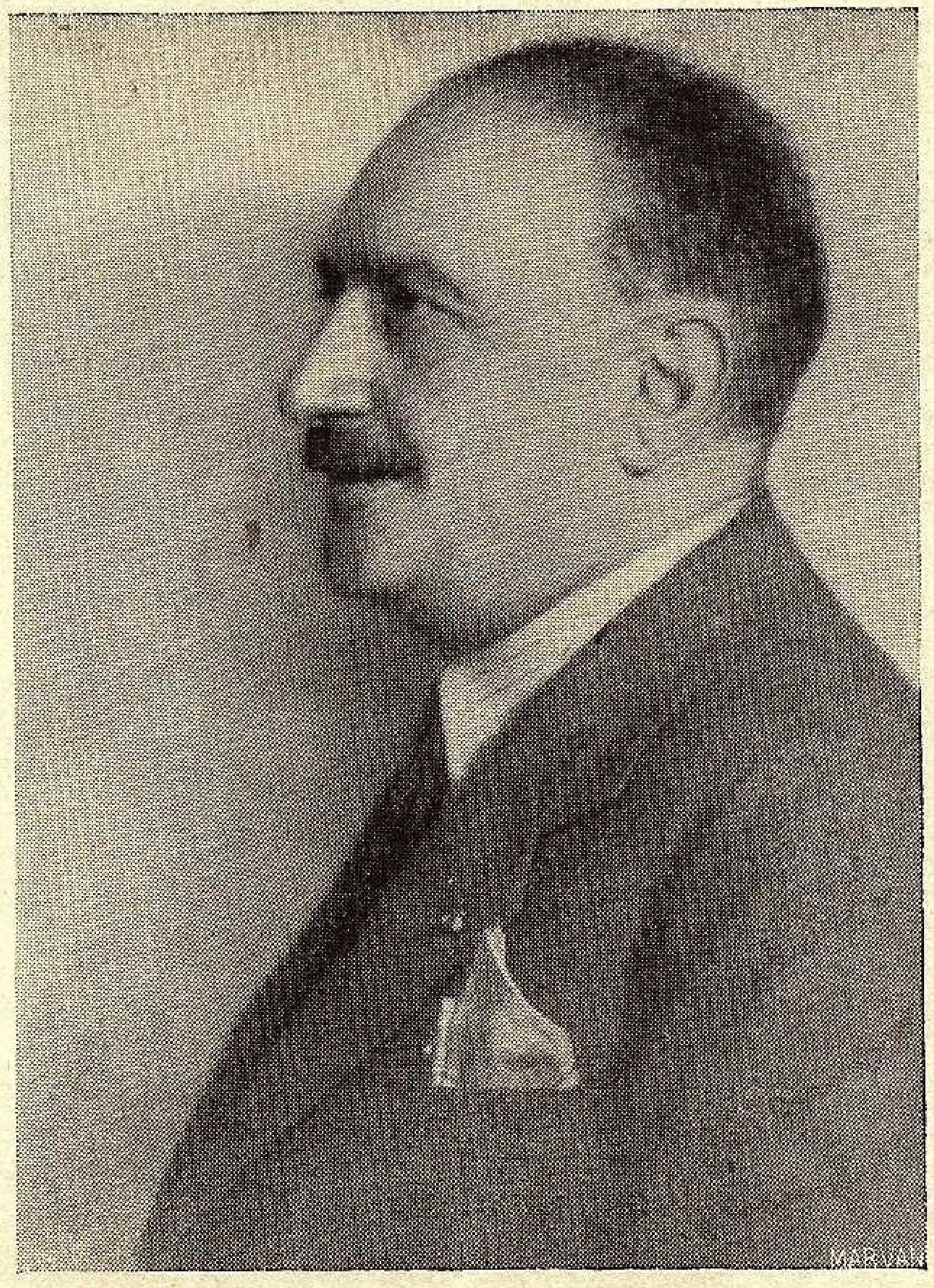
Ocuparea ultimei zone sudete.

„Am băut până la fund cupa umilirii". La 28 Octombrie aniversarea celor 20 de ani. *Invictis victi victuri!*

Spuneam înainte de München:

Praga nu surâde, dar la picioarele ei, Moldova cântată de Smetana rămâne credincioasă solului natal.

Izvorând în Boemia vrea să moară tot în ea. Şi dacă pădurile şi apele au suflet, sufletul Moldovei este pur ceh! Duc departe şoaptele codrilor acestui viteaz popor. Ca şi doinele noastre! (Doinele pe care undeva într'un colţ din Praga strălucitul nostru cântăreţ macedonean ANTONIU le „zice" aşa de frumos). Parcă ar fi o subliniere a împletirii destinelor popoarelor în Praga, care „nu surâde"! Nu surâde, dar se pregăteşte.



Prof. GR. TRANCU-IAŞI
fost ministru

De ce scriam despre Cehoslovacia şi Praga!

O coincidenţă! Firele nevăzute cari conduc acţiunile omeneşti, au făcut să termin în Praga cartea lui LOUIS DE VILLEFOSSE: „Machiavel et nous"!

In „EPILOGUL" acestei cărţi este o viziune. La Florenţa, sub bolţile dela Santa Croce, în liniştea nopţii, se întâlneşte umbra lui Galileu cu aceia a lui Machiaveli:

Unul cu procesul terminat. Acuzatorii lui Galileu au dezarmat. Procesul lui Machiaveli continuă... „E pur şi mouve", şi totuşi... se mişcă.

Cellalt care suspină:

„Şi totuşi... ei omoară şi amăgesc"

Odată din Galaţi vorbeam de Dunărea dela T.-Severin... Porţile de fier!

19 Octombrie 1938.

Colonelul Beck acolo. Pe yachtul „Luceafărul". Icoana stelei ce-a murit.

Manevrele. Manevrele armatei. Poate şi alte manevre?!

Să fie problema Gdynia-Dunăre?

Să fie împlinirea vechei mele „marote"?

Legătura noastră pe apă cu Polonia?

Contactul nostru cu mările Nordului?

Al Poloniei cu mările calde?

Să fie portul franc polonic?

Intensificarea relaţiilor economice?

In 1935, abia 11,6% din importul polonez se făcea din ţările dunărene, exportul fiind 14,6% (Jan Kostanecki: Affaires Danubiennes, pag. 66).

Pare că nu.

Pe apă s'a vorbit de uscat.

Harta Europei, schimbarea ei.

Intr'un singur an. In câteva luni.

Conferinţa dela Budapesta. Voiajul d-lui Stoyadinovitch în Germania.

Evenimentele dela 4 Februarie (generalii von Blomberg şi von Fritsch).

Intrevederea dela Berchtesgaden. Demisia d-lui Eden. Conferinţa Antantei Balcanice. Anschluss .Chestiunea cehoslovacă. Statutul român al minorităţilor. Regimul Dunării. Vizita miniştrilor unguri la Roma. Colonelul Beck la Galaţi! Doctorul Funk la Ankara.

1938. Europa în 9 luni! Ca şi o femeie!

Cartea lui Ştefan Zweig: „24 heures dans la vie d'une femme".

„An der schönen blauen Donau" presărată cu zvastice negre.

---

*) Conferinţă ţinută recent la Ateneul Român.

Viena oraşul cântecelor.

1936.

Ziarele noastre consacrau numere speciale Austriei.

Articole de Miclas, Schusschnig şi alţii din Austria, dela noi.

Carnavalul vienez, balul Operii, balul oraşului.

Pe Kahlenberg, Viena nocturnă.

La picioare cu mii de lumini, înconjurată de panglica albastră a Dunării.

In aerul Metropolei era muzică.

Viena lui Haydn, Mozart, Beethowen şi Schumann.

Ca odinioară Atena lui Pericle.

Geniul muzical de miază-noapte îmblânzit, învăţat să zâmbească.

Pe vaporul care ne ducea spre Viena, spre „Autriche, ma patrie", cum o numeşte Schusschnig, flutură drapelul german „Hackenkreuz"!

Choralul răsună... „Pe tine te lăudăm!".

La scaunul lui Goethe sunt cioplite în piatră neuitatele versuri:

„UEBER ALLEN GIPFELN"
„WARTE NUR BALDE
„RUHEST DU AUCH!...".
(Pe toate vârfurile e linişte),
păsărele au tăcut în pădure...)
(Aşteaptă puţin... te vei linişti şi tu).

Tu, dar umanitatea?

Permanentul conflict între gândurile lui Erasmus şi ale secretarului florentin... MACHIAVELI.

Lupta între dreptul spiritului şi morală şi între forţă!

Intre „OM" în concepţia umanitară a cuvântului şi între ceiace sfătuia Machiaveli pe prinţ să fie: Vulpe şi Leu!

Vulpe şi Leu... Vulpe ca să evite cursele şi Leu, să sperie lupul.

Chestiunea sudeţilor?

Aţi cetit „Doctrina mea" de Adolf Hitler?

Intoarceţi la pagina 289:

„Noi începem de acolo, de unde s'a sfârşit acum şase sute de ani.

„Oprim marşul etern al Germanilor către sudul şi vestul Europei şi aruncăm privirile către Est.

„Punem capăt politicii coloniale şi comerciale dinainte de război şi inaugurăm politica teritorială a viitorului".

Motivul?

Deschideţi la pagina 206:

„Este imposibil la 136 locuitori ce-i are Germania pe kilometrul pătrat, chiar cu orice străduinţă şi întrebuinţând cu orice geniu spaţiul *„vital"*, disponibil, să facă faţă nevoilor materiale prin mijloacele ţării".

Numărul locuitorilor pe kilometrul pătrat!

Problemă mare.

In 1920, un ziarist belgian îmi spunea că nu se lucrează la noi ca în Belgia.

Ii aminteam că Belgia are 300 locuitori la km. pătrat neproductiv.

Noi avem 65 locuitori la km. pătrat productiv.

Aici e nodul problemei.

Lupta pentru existenţă.

„Struggle for life".

Germania, pentru expansiunea spre Est, nu are decât trei căi: Dardanelele, Polonia şi Dunărea.

Planul pangermanist hitlerist (seamănă cu planul pangermanist din 1911) are două etape?

a) Creiarea unei Germanii mari înglobând germanii dela frontieră;

b) Subordonarea economică, apoi politică a statelor vecine pe Dunăre.

Pentru noi, Dunărea a fost în trecut numai un hotar.

Luptele la Dunăre erau defensive.

Pe viitor, Dunărea trebue să fie şi o cale de expansiune.

„Apa, mai mult decât uscatul, a înlesnit şi a grăbit progresul.

Drumurile maritime sunt mai vechi decât cele terestre.

Din antichitatea depărtată şi până astăzi, civilizaţia, prestigiul, bogăţia şi puterea statelor ne apar în directă legătură cu drumurile de apă.

Dunărea e coloana vertebrală a economiei central-europene şi a ţării noastre.

Niciodată un fluviu nu a fost mai menit să contribue la legătura între popoare.

Bazinul dunărean reţine atenţia Europei.

Situaţia vecinilor lângă această stradă naturală între răsărit şi apus".

Nu e numai un drum, nu e numai calea veşnic călătoare.

E viaţa însăşi.

Mai ales, după terminarea porţiunii din canalul Rhin-Mein-Dunăre.

Noul canal va permite navigarea şlepurilor de 1200 T. pe 695 km., cu 59 ecluze.

Flota de război a cărei bază va fi Linz-ul.

Trimiterea amiralului Raeder să viziteze la Budapesta şantierele şi portul dunărean Czepel.

Germania monopolizează navigaţia pe cursul superior. Controlează tonajul, o treime din traficul dunărean. Sunt proectele legăturii albastre între Marea Nordului şi Marea Neagră.

Boala este una. Leacurile sunt variate. Le voi trece în revistă.

Planurile propuse pentru soluţionarea problemelor Europei centrale.

D-l Jiri F. Vraneck îmi uşurează sarcina. (Vezi Affaires Danubiennes).

1) *Europa nouă* (Masarik 1912).

Toate operaţiunile din Europa centrală trebue să formeze state mici dela Marea Egee şi ele trebue să separe lumea germană de Rusia.

2) *Regim special vamal 1920.* Tratatele de pace prin art. 222 al tratatului dela St. Germain şi 205 al tratatului dela Trianon prevedeau un sistem de tarife vamale.

3) *Mica Antantă.* 1920.

4) *Planul Hantos 1925—1927* prevedea cooperarea statelor din Europa Centrală (Austria, Ungaria, Cehoslovacia, România şi Jugoslavia).

5) *Uniunea vamală austro-germană din 1931* care a fost înlăturată în urma opoziţiei Franţei şi Italiei.

6) *Planul Tardieu 1932* era construit pe următoarele baze:

a) nici o mare putere nu trebue să domine statele dunărene.

b) statele mari trebue să ajute Uniunea Dunăreană.

Ţinea seama de următoarele date:

a) Bazinul dunărean e o unitate economică.

b. Interdependenţa economică nu e condiţionată de alianţe politice.

c) Relaţiile economice ale statelor din bazinul dunărean sunt în echilibru.

7) *Conferinţa dela Stressa 1932.* S'au propus următoarele:

a) Adoptarea unui plan de redresare economică europeană;

b) Crearea unui fond comun de solidaritate europeană;

c) Prepararea unui proect de convenţie pentru revalorizarea cerealelor. Acest proect ar contracara politica engleză urmată la Otawa (prin care s'a stabilit tariful preferenţial în cadrul Imperiului Britanic). Ţările agricole din Europa Centrală şi Orientală erau în concurenţă cu statele transoceanice.

8) *Mica Antantă 1933.*

a) S'a propus un consiliu permanent al Micii Antante din care fac parte miniştrii afacerilor străine ai statelor semnatare.

b) Un consiliu economic compus din experţi şi reprezentanţi speciali ai celor trei guverne care să ia deciziile necesare în domeniul relaţiilor economice.

c) Un secretariat permanent rezidă în fiecare an, în fiecare din cele trei state contractante.

9) *Memorandumul italian 1933.*

a) Produsele agricole ale statelor dunărene, trebue să beneficieze de un tarif preferenţial.

b) Produsele industriale ale Austriei trebue să obţină tarife preferenţiale.

c) *Pactul dela Roma* încheiat în Martie 1934 între Austria, Ungaria şi Italia, din punct de vedere economic s'au urmărit rezultatele conferinţei dela Stressa.

11) *Pactul dunărean 1935.* In urma încheerii acordului franco-italian din 1935, s'a recomandat statelor Europei Centrale să încheie un pact dunărean. Textul proectului prevedea următoarele:

a) Garantarea independenţei Austriei.

b) Obligaţia pentru fiecare stat semnatar de a nu interveni în afacerile interioare ale celorlalţi participanţi.

c) Neagresiunea în sensul cel mai larg al cuvântului.

d) Principiul consultării între statele semnatare în caz de ameninţare.

12) *Protocoalele adiţionale 1936.* Semnatarii pactului dela Roma din 1934 au decis să se constitue într'un grup organizat şi să constitue un organ pentru consultarea reciprocă.

Al doilea protocol impunea statelor semnatare (Italia, Austria-Ungaria), să se abţie dela orice negociere politică privind chestiunea dunăreană fără consultare prealabilă. Statele contractante puteau încheia acorduri economice cu vecinii, dar numai acorduri bilaterale iar nu regionale.

Organul de consultare stabilit prin al treilea protocol trebuie să contracareze acţiunea Micii Antante.

13) *Planul Hodza* este o reînviere a planului Europei noui a lui Masaryk.

Al 13-lea plan Hodza. Să fie fatalitatea numărului 13?

Al 14-lea plan german de organizare realizat.

In ce priveşte planurile româneşti la Dunăre, cred că aceste versuri ale marelui Eminescu, conţin sugestii interesante în ce priveşte defensiva:

— De un moşneag, da, împărate! Căci moşneagul ce priveşti
Nu e om de rând, el este domnul Ţării Româneşti.
Eu nu ţi-aşi dori vreodată să ajungi să ne cunoşti.
Nici ca Dunărea să înece spumegând a tale oşti.
După vremuri, mulţi veniră...

Şi ele puteau fi repetate şi în 1916 când Regele Ferdinand putea spune:

„Eu, Doamne-al Slăvii, Duh ce n'are nume"!

Intr'o conferinţă remarcabilă, d. profesor *Daşcovici,* a vorbit de Dunărea noastră, amintind următoarele fapte:

„Braţul ocrotitor.

„Dunărea se împleteşte aşa de intim cu fiinţa trecută, prezentă şi viitoare a neamului.

„In fapt, Dunărea este chiar ceva mai mult pentru noi, din pricina structurii economice şi a aşezării geografice a României.

„Insemnătatea aceasta mai deosebită, decurge, întâi din felul alcătuirii noastre economice. Suntem o ţară producătoare, mai ales, de materii prime agricole, forestiere şi miniere, al căror volum sau greutate e invers proporţională cu valoarea lor comercială. Cerealele, vitele, lemnăria şi petrolul nostru, pentru a putea fi exportate cu folos, au nevoie de drumuri pe apă, care sunt, totdeauna mai ieftine decât cele de uscat".

„Din punct de vedere politic, naţional şi internaţional, se constată că:

„Independenţa, regalitatea şi unitatea noastră naţională, toate s'au desfăşurat în strânsă legătură cu misiunea providenţială a României la gurile Dunării, misiune despre care vorbea Kogălniceanu.

„Misiunea providenţială a noastră de a fi păzitorii Dunării pentru alţii, pentru toate neamurile îndreptăţite să se folosească de această minunată cale de tranzit internaţional, paznicii drepţi şi nepărtinitori ai unui drum de interes obştesc.

„Implinind cu sfinţenie, această datorie, la drept vorbind o adevărată sarcină de interes european, noi ne împlinim cât mai bine datoriile faţă de propriul nostru interes; de apărare şi de siguranţă naţională. E unul din cazurile rare, când interesul egoist şi personal coincide perfect şi se confundă cu interesul tuturor.

„In ciocnirile imperialiste de azi, de ieri şi de totdeauna, stăpânirea întregului bazin dunărean, a fost mereu, la ordinea zilei. De aceea, celebrul diplomat Talleyrand, a spus pe vremea marelui Napoleon, cuvintele de o isbitoare actualitate: „Centrul de gravitate al lumii nu-i nici pe Elba, nici pe Adige, ci-i acolo, departe, la marginele Europei, pe Dunăre".

Astăzi, în frământările politicei internaţionale, cuvintele lui Kogălniceanu despre misiunea noastră „providenţială" de a fi paznicii Dunării, în interesul tuturor, apar mai pline, ca totdeauna de un adânc interes.

România are de îndeplinit o misiune la gurile Dunării şi atât timp cât va şti s'o îndeplinească, în folosul tuturor, ea îşi va putea privi viitorul cu desăvârşită încredere.

Un publicist rus, pare-se de origină moldovenească, Meşnikof, într'un studiu tipărit acum vre-o 50 de ani, la Paris, cercetând rolul fluviilor istorice în desvoltarea civilizaţiei omeneşti, a ajuns la încheeri foarte încurajatoare şi în privinţa viitorului nostru de Stat deţinător al gurilor Dunării. Pentru Meşnikof, Tigrul şi Eufratul, dar mai ales Nilul, sunt nume de fluvii legate de vestite forme de civilizaţie omenească, din cea mai depărtată antichitate.

Ceeace este perfect adevărat şi ceeace l'a inspirat pe *Alexandru Lahovary* să spună, odată că: „Precum Nilul a făcut Egiptul, putem zice şi noi că Dunărea a creiat importanţa politică şi economică a României".

(„Românizarea gurilor Dunării în urma acordului dela Sinaia, constitue un moment de legitimă mândrie naţională, dar în acelaş timp ne impune şi mari răspunderi. Să nu uităm că nicăeri mai mult decât la Dunăre, echilibrul stabilit în urma tratatelor de pace din 1919 n'a fost mai mult zdruncinat. A dispărut milenara Austrie, a fost dezmembrată aliata noastră, Cehoslovacia şi astăzi când redactez aceste note nu ştiu dacă Bratislava nu va reveni ungurilor. Dunărea străbate astăzi şase state; altădată, şi nu sunt decât trei sferturi de an de atunci, străbătea şapte. Nu mai sunt faţă în faţă numai state care au puteri mai mult sau mai puţin egale, ci un mare imperiu de 81 milioane locuitori consideră Dunărea ca un drum spre Răsărit").

A spus-o dr. Schacht: „Drumul Niebelungilor ne este deschis odată cu alipirea Austriei".

Imi pare bine când văd grija oficialităţilor noastre, pentru căile de ape în cuvintele rostite anul acesta de ministrul aerului şi marinei, d. general *Paul Teodorescu:*

„Poporul român trebue să se intereseze mai mult de mare şi de ape în general, să le înţeleagă rostul în viaţa economică a ţării şi să se convingă că iubirea de mare şi spiritul de marinar sunt un factor de căpetenie în educaţia unei naţiuni.

„România trebue să aibă o politică maritimă şi navală proprie ei, inspirată de interesele naţiunii.

„Marea Neagră şi Dunărea nu trebue să fie considerate ca nişte linii de demarcaţie sau fruntarii, ci nişte imense comunicaţii de penetraţie în lume, prin care România să ducă toate bogăţiile şi să pulseze o viaţă economică din cele mai intense.

„Marina noastră, atât militară cât şi comercială, trebue să fie o marină puternică în care să bată un singur suflet şi un singur gând. Ea trebue să devină o îmbărbătare, o şcoală de supremă energie, o şcoală de camaraderie şi sacrificiu, care să servească de pildă întregei naţiuni".

Constat cu mulţumire că în ultimul timp s'au făcut multe lucruri bune în această direcţie.

Citez dintr'un discurs al d-lui general *Paul Teodorescu,* rostit de „Ziua Marinei".

„Desvoltarea generală a porturilor după un plan de sistematizare şi de utilare corespunzătoare cerinţelor economice ale ţării: realizările mai însemnate ca: bazinul de petrol dela Giurgiu, dispensarul dela T.-Severin, portul de cherestea şi bazinul docului plutitor dela Constanţa; românizarea gurilor Dunării, care vine să dea un prestigiu Ministerului Aerului şi Marinei şi o satisfacţie legitimă direcţiei generale a porturilor şi comunicaţiilor pe apă, văzându-şi înfăptuit un organ technic şi de control la Sulina, pentru care a luptat mai multe decenii; sunt atâtea elemente hotărâtoare de progres și de civilizație.

„Dar opera cea mai de seamă și cea mai grandioasă prin proporția lucrărilor ei uriașe și rolul covârșitor ce va juca în economia și apărarea națională, este portul Tașaul, a cărui construcție a început, spre triumful deplin al luptei dusă de Majestatea Voastră, despre care S'a exprimat în termeni atât de viguroși în 1933...

„Prima parte este acea faimoasă chestiune care trenează de câțiva ani de zile, pe care sunt convins că Guvernul Meu își va da toate silințele spre a o relua și duce la bun sfârșit, este chestiunea bazei navale, bază fără de care, marina noastră nu poate să trăiască...".

„In fine, un punct capital de organizare, atât de reclamat de Majestatea Voastră, creiarea unei industrii marine, în țară, care să dea toată independența de construire a vaselor, este în plină desvoltare.

„Pe lângă șantierele navale dela Turnu Severin, care construesc vase comerciale, pe lângă arsenalul marinei, care cu o utilare mai completă ar putea construi vase de războiu de mic tonaj, s'au înființat șantierele navale dela Galați, de mare anvergură, care au început să monteze submarinele noui, comandate și care ar putea executa și alte vase de război".

S'a spus: Anglia e un imperiu și o flotă.

La Constanța, la conferința pentru monumentul lui Eminescu, spunem:

„La malul mării, în liniștea serii". Nu va fi evocarea acestor versuri.

Mai mult, privegherea ca munca românească să fie valorificată. Nu 1/26 ca până acum. Exportăm 26 tone de marfă românească pentru o tonă de marfă străină.

Mai avem de văzut:

Aspectul tehnic al problemei dunărene. Mă refer la studiul d-lui *C. Mihalopol*, „Porturile și căile de comunicație pe apă ca factor de progres".

„Cu toate taxele mari, vasele, din cauza adâncimii reduse, de foarte multe ori nu pot ieși decât cu încărcământ redus, sau sunt obligate a transborda în șlepuri la Sulina o parte din caric și a-l reîmbarca în largul mării; cum taxele se plătesc pe tonajul vasului, indiferent de cantitatea de marfă ce transportă, această lipsă de adâncime constitue și mai mult un motiv de revoltă a exportatorilor.

„Problema asigurării navigației la gurile Dunării, așa cum e pusă de Comisiunea Europeană, se învârtește într'un cerc vițios, deoarece neținerea adâncimii pe brațul Sulinei la cota 24 picioare, nu se mai poate face decât prelungind încontinuu digurile în mare și executând în acelaș timp dragaje, deci lucrări care costă bani mulți".

Fondurile necesare acestei lucrări, nu se pot obține decât prin taxe.

Dunărea factor turistic.

Delta Dunării prin fauna, flora și aspectul terenului prezintă un loc de excursii în care specificul peisagiului atrage în aceiași măsură ca și bogăția sa. Locuri pitorești sunt: insula Letea, insula Sf. Gheorghe, etc. Ar fi necesar să se organizeze excursii pe Dunărea românească, încât, cunoscând-o mai bine, să fim mai pregătiți spre a o apăra.

Organizația „Muncă și Voe bună", ar trebui să dirijeze cât mai multe grupuri de excursioniști spre ținuturile dunărene.

Deasemeni, ar trebui înmulțite călătoriile colective pe Dunăre și să nu uităm că turismul nu e numai o distracție individuală sau o sursă de venit pentru Stat, ci și un puternic factor educativ în folosul obștei naționale.

Delta a fost numită „Veneția românească" și „Paradisul păsărilor".

Delta isvor viitor de producție.

Pe Dunăre spre mare.

Nouile motonave românești.

Transilvania și Basarabia satisfac orice pretențiune.

Mă doare inima când pe vapoarele D. D. G. S. văd reclame admirabil executate:

„Danube — Varna — Istanbul" sau „Pauschalreisen nach dem Seebad Varna (Schwarzes Meer) 1938".

In materie de turism e propagandă, propagandă și iar propagandă.

Chiar itinerariile sunt întocmite așa ca pe porțiunea românească turistul are foarte puțin de văzut în raport cu celelalte țări pe care Dunărea le străbate.

Românizarea Dunării maritime.

Intr'un articol publicat în *„România"* (26.VII.938). d. prof. George Sofronie spunea: „C. E. D. e necesară cu condiția ca să nu mai apară în drept ca un stat fluvial și să nu însemne prin cheltuielile sale un obstacol în promovarea comerțului românesc".

La 18 August 1938 a fost semnat la Sinaia un aranjament relativ la exercițiul puterilor C. E. D.

(In materie juridică, guvernul român determină autoritățile care judecă în primă instanță, infracțiunile la regulamentul de navigație.

Apelul contra deciziilor acestor autorități va fi adresat la Curtea de Apel din Galați, care judecă după o procedură urgentă și cu scutire de taxe judiciare.

Comisiunea Europeană și agenții săi, Căp. Portului Sulina și Inspectorul navigației încetează de a exercita drepturile care le aveau în virtutea actelor internaționale din trecut.

C. E. D. încetează de a exercita puterile sale asupra navigației pe Dunărea maritimă dela Brăila până la mare pe cele trei brațe, inspectorul navigației, supraveghetorul, agenții de pilotaj trec sub autoritatea statului român.

Caracterul internațional al portului și al razei portului Sulina dispare.

Căpitanul portului și subordonații săi trec sub autoritatea statului român.

Prin celelalte dispozițiuni se urmărește naționalizarea treptată și preluarea de către statul român a serviciilor technice care erau în competența comisunii, lucrările technice urmând a fi executate în statul român.

In cadrul administrației porturilor și a căilor de comunicație, se creiază o direcție autonomă a Dunării maritime.

România, stat dunărean, prin excelență).

Astăzi, ca și odinioară în Dacia, gurile marelui fluviu se varsă în mare pe teritoriul său.

România are interes deosebit de a fi atentă la tot ce se petrece pe Dunăre. Marile crize politice din ultimii ani și-au avut geneza în ciocnirile de interes pe Dunăre.

In timpul conflictului anglo-italian în Mediterană, într'un discurs celebru, Ducele a afirmat: „Pentru englezi Mediterana e un drum, o prescurtare, o via.

Pentru Italia, este însăși *viața*. „Vita!

Românii cu mai multă hotărâre încă, pot afirma că Dunărea nu este pentru ei numai un drum, ci însăși viața.

Am examinat proecte străine și realități naționale.

Cred totuși, instructiv că citez un final dintr'un studiu al d-lui prof. Antonescu:

„... Când Abatele de Saint Pierre, abatele utopist trimitea lui Frederic al II-lea proectul său de pace perpetuă, suveranul scrie lui Voltaire:

„Lucrul e foarte posibil, nu trebue decât consimțământul Europei și câteva alte bagatele asemănătoare".

„Voltaire adaogă:

„Himeră care nu se va realiza între prinți, după cum nu se va realiza între fiarele sălbatice".

Ați putut constata din expunerea mea, că proectele cu cât aveau o bază mai restrânsă, dădeau dovadă de mai multă viabilitate.

Iar în conjunctura de astăzi, numai organizarea rațională a forțelor naționale, ne poate asigura prosperitatea și securitatea.

Când mă apropii de sfârșitul conferinței, nu mă pot opri de a face unele considerații generale.

Consider acest veac, veacul lui la Fontaine. „La raison du plus fort est toujours la meilleure", în

Lupul şi mielul. Lupul este amontul Dunării.

Suntem consideraţi ca mielul din aval.

Iată dece trebue să stăm necontenit de veghe.

Iată dece „prin noi înşine" acum are rostul său.

„Prin noi înşine în politica externă".

Noi, la proclamarea Vienei, ca Hamburg la Dunăre, voiam să facem reşedinţă de ţinut la Chişinău, omiţând Galaţiul.

La expoziţia dela Bratislava, lăsăm drapelul cehoslovac, jugoslav şi bulgar împreună, lipsind cel românesc.

Concluzii :

1) Dunărea românească ne impune o politică românească a Dunării.

a) Desvoltarea parcului de vase fluviale, comerciale şi militare.

O flotă comercială naţională.

b) Desvoltarea industriei navale. Şantierele dela T.-Severin şi Galaţi, să fie cât mai bine echipate.

c) Crearea de cadre româneşti pentru Dunărea românească.

d) Şcoli speciale de marină. Iată o revendicare şi pentru T. Severin.

2) *Din punct de vedere economic.*

a) O politică tarifară care să îndrumeze transporturile dela nord spre calea Dunării.

b) Construirea de poduri spre Bulgaria şi Jugoslavia, deoarece faţă de technica modernă, argumentele care se opun construirei podurilor internaţionale, nu mai au aceiaşi tărie ; în schimb lipsa lor stânjeneşte traficul în timpul de pace.

Infrastructura porturilor noastre, silozuri, elevatoare, pipelinuri, etc., etc.

3) In ce priveşte politica internaţională există o realitate : o mare putere vrea să-şi continue expansiunea pe Dunăre.

Noi trebue să colaborăm, dar această colaborare nu trebuie împinsă până la un grad care să transforme ţara noastră ca o trambulină pentru ambiţiile imperialiste ale altora.

Colaborare da, trambulina pentru Drang nacht Osten, nu.

4) *Acordul dela Sinaia* care ne dă legitime satisfacţii în ce priveşte românizarea Dunării maritime, ne impune, însă, şi obligaţii mari.

a) Din punct de vedere tehnic. Să asigurăm navigabilitatea la gurile Dunării.

b) Din punct de vedere politic, să menţinem libertatea tranzitului pentru toţi acei care vor să facă comerţ pacific pe Dunăre.

5) Codul economiei noastre naţionale, să ţie în primul loc seama de mijloacele de transport terestre, maritime şi aeriene.

6) Canalele în legătură cu Dunărea. Studiul pentru canalul Bucureşti-Argeş e terminat.

Problema e în legătură cu navigabilitatea râurilor noastre.

Nu s'a făcut aproape nimic până acum.

Un program naţional nu trebue să omită factorii spirituali.

Trebuie creiată o literatură şi o poezie a drumurilor de apă.

E nevoie de o poezie a mării şi a Dunării.

De credinţă. De credinţă.

Când din furtuni corăbii
La maluri greu se scot
E de-un poet nevoie,
Mai mult ca de un pilot.

Intr'un articol : Cincinat Pavelescu şi Marea :

Isus dormea. Pe valuri urla o vijelie
Şi-apostolii văzându-l dormind nepăsător,
Priveau cu 'nfiorare când cerul în mânie,
Când apa, sbuciumată ca sufletele lor.

Dar El deschise ochii. Privirea de lumină
Asupră-le o clipă senin'şi revărsă.
Şi dulcea ei blândeţe pe valuri când se 'nclină,
Ce pace peste inimi şi ape se lăsă !....

Şi noi, munciţi de groaza atâtor neînţelesuri,
Ne rătăcim pe marea gândirilor adânci,
Luptăm cu vijelia eternelor eresuri.
— Bărci searbăde, izbite de maluri şi de stânci.

Aici orbiţi d'un fulger, aici prin întuneric,
Ne sbatem spre o ţintă ce'n vis o 'ntrezărim,
Ani lungi ne minte umbra amorului himeric
Şi 'n veci ne chinueşte durerea că murim.

La vecinii noştri polonezi, nu e poet de seamă, care să nu fi cântat marea.

Merită să fie citaţi marii poeţi Tuwin şi Wierjinski.

După aceste consideraţiuni de ordin special, voiu trece la unele observaţii de ordin general.

Sunt o serie de idei generale, care sunt considerate ca un bun comun al tuturor generaţiilor.

De aceia, ele sunt admise de toată lumea şi puţini sunt acei care se încumetă să le cerceteze mai deaproape.

Aşa avem în materie economică celebrul adagiu „România este o ţară *eminamente agricolă*".

Analizat mai deaproape acest slogan, îşi pierde o parte din sensul său.

Românii nu trebue să se considere numai un popor de ţărani, desigur ar fi greşit să spunem că trebue să devenim un popor de marinari.

Dar nu e mai puţin adevărat că trebue să ne deprindem cu gândul că avem un rost al nostru propriu în marile ape.

Stăpânim mai bine de o mie de kilometri din artera dunăreană, avem 424 de km. de litoral maritim, două cifre care prin precizia lor ne indică o întreagă atitudine de viitor.

Totuşi ,uitarea a mers uneori chiar până la ingratitudine.

Cetim în „Marea noastră", anul VII, Nr. 10, documentatul buletin al energicei Ligi Navale — care ne-a înzestrat de curând cu un nou bric Mircea :

„O singură categorie de eroi nu are până acum un monument: marinarii, deşi ambele maluri ale Dunării, dela Turnu-Severin, până la gurile ei, ţărmurile şi fundul Mării Negre, dela Vâlcov la Balcic sunt presărate cu osemintele lor.

„Chiar mările şi oceanele îndepărtate, au primit în adâncurile lor cutreerători români".

Peste tot să luptăm contra stafiilor.

Repetăm, din generaţie în generaţie, fără să analizăm de aproape următoarele fraze, care sunt în dezacord cu realităţile :

I. România ţară eminamente agricolă.

II. Românul se naşte bursier, trăeşte funcţionar şi moare pensionar.

III. Munţii noştri aur poartă...

IV. Bogăţii naturale.

Spiritul românesc de creaţiune, trebue să transforme urgent aceste adagii învechite ; altfel riscăm să fim treziţi de alţii la realităţi.

Să fim o ţară de agricultori dar şi de marinari, comercianţi şi industriaşi.

Un popor care a dat pe Vlaicu, Romeo Popescu şi Fernic.

Spiritul de întreprindere al oltenilor, e o chezăşie suficientă că putem fi şi negustori.

Toţi aceşti factori trebue să contribue la realizarea devizei pe care o propovăduesc : „Munţii noştri aur poartă, vrem prin muncă altă soartă". Imi însuşesc aceste cuvinte ale lui Lahovary, cu care termin :

„Această Dunăre pe care am deschis-o comerţului liber şi leal al tuturor naţiunilor din lume.

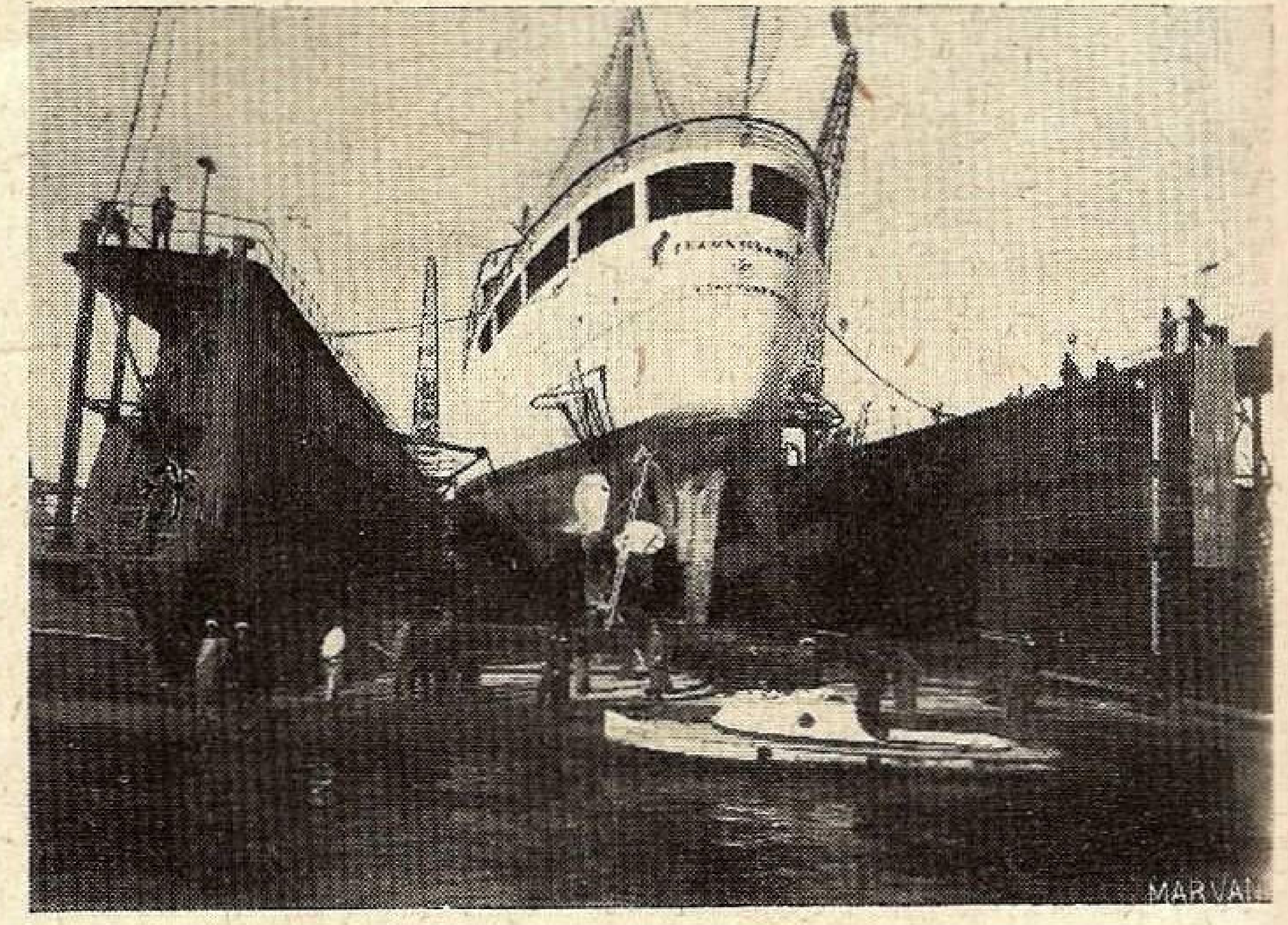
„Această Dunăre e-a noastră.

„Am plătit-o în destul în trecut, căci au fost secoli în care ea a dus la mare mult sânge românesc, decât apă".

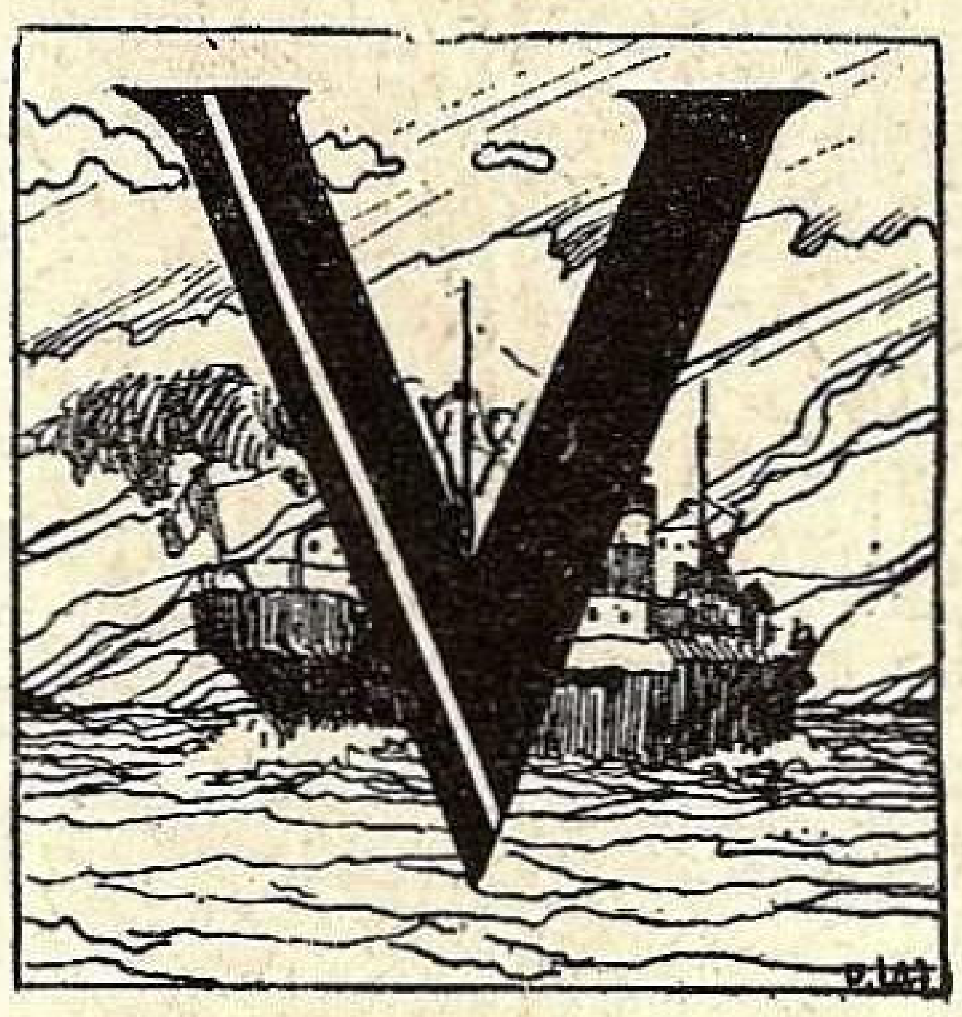
Prof. GR. L. TRANCU-IAŞI

Inzestrarea căilor noastre de apă*

de Prof. univ.
N. DAŞCOVICI



„Transilvania“ pe docul plutitor de la Constanţa



VORBIND luna trecută despre *„Dunărea şi Marea noastră"*, mi-am arătat părerea de rău că nu-mi puteam îngădui să amintesc, cel puţin în treacăt, despre marile înfăptuiri ale politicei noastre economice şi navale din cei din urmă opt ani, pentru înzestrarea porturilor şi a navigaţiei româneşti pe Dunăre şi pe Mare. Voi încerca s'o fac acum convins că adunarea laolaltă, a unor date foarte rezumative, despre ceeace s'a împlinit în cei din urmă opt ani, va deveni un motiv de sporită încredere în noi înşine şi de speranţe entuziaste în viitorul nostru fluvial-maritim.

Increderea aceasta şi speranţele mi se par cu atât mai întemeiate cu cât situaţia de azi se înfăţişează într'un contrast aproape isbitor cu aceea din prima decadă de după pacea generală.

Intr'adevăr, în clipa când se stabilea pacea generală, navigaţia la gurile Dunării era cu desăvârşire paralizată din pricina împotmolirii dela Sulina, unde lucrările de dragaj nu se mai făcuseră de multă vreme. Podul dela Cernavodă, care lega cele două maluri româneşti ale Dunării şi ne asigura respiraţia maritimă prin Constanţa, era, şi el, distrus din timpul războiului. Conducta de petrol din Prahova până la Constanţa, abia isprăvită în anul 1913, era, şi ea, distrusă nu numai prin ruperea legăturii peste podul dela Cernavodă, dar şi prin demontarea ei de către ocupanţi spre a i se folosi materialul potrivit interesului lor. Zestrea noastră, însfârşit, din porturile fluviale şi maritime, era în cea mai mare parte distrusă ori risipită, iar lucrările vechi îşi pierduseră valoarea prin întreruperea lor din cursul răsboiului.

Totul trebuia de făcut aproape din nou şi nu ştiam de unde s'o începem.

Refacerea podului de peste Dunăre a aşteptat timp de trei ani, până când misiunile special trimise la Paris, şi mai departe în America, aveau să afle leacul, pe care, până la urmă, l-am descoperit chiar aici, în ţară, căci podul s'a refăcut în Reşita, mult mai repede şi mai eftin decât am fi crezut.

Refacerea conductei de petrol spre Constanţa a întârziat până după refacerea podului.

Cât despre plângerile repetate cam de două ori pe an, împotriva barei dela Sulina, care ameninţa cu întreruperea navigaţiei dunărene, ele nu s'au încheiat decât în ultimii ani.

Insfârşit, portul Constanţa s'a sbătut, ca pe urma unei boli fără leac, timp de zece ani după restabilirea păcii. Până în 1928, împotmolirea lui prin depunerea bancurilor de nisip şi de sgură provoca accidente serioase vaselor străine, trezind sentimentul de nesiguranţă şi de neîncredere, printre navigatorii străini, în singurul nostru port maritim.

Tragicul situaţiei României la Dunăre, şi mai ales, la mare, a mers aşa de departe încât, în 1930, guvernele impresionate de deficitele fără sfârşit, s'au hotărît să lichideze flota maritimă comercială vânzând ca fier vechiu tot ce mai rămăsese dintr'un trecut de mândrie al ţării, trecut care fusese clădit între 1895 şi 1916.

Dar în cele rele, ca şi în cele bune, pare că este totdeauna un destin sau, mai curând, un sfârşit.

Anul 1930 a însemnat sfârşitul perioadei de şovăire şi de neîncredere în noi înşine pentrucă, de atunci încoace, actele hotărîte şi înfăptuirile îndrăsneţe, pe drumurile noastre de apă, se repetă tot mai des şi cu sporit succes.

Anul restauraţiei 1930 a însemnat începutul avântului nostru pe căile de apă. Inalta dorinţă a M. S. Regelui Carol II din prima clipă, a fost ca *toate apele ţării să devină, cu adevărat, căi de comunicaţie* şi ca pavilionul român să-şi reia avântul peste apele pământului, însfârşit ca marina militară şi cea comercială *să lucreze în strânsă unire* aşa încât să alcătuiască, împreună, o *singură* marină.

La una din serbările tradiţionale marinăreşti, M. S. Regele a spus:

„Vremurile vitregi au făcut ca marina noastră comercială să nu poată ajunge la desvoltarea ce i se cuvine şi să nu poată fi adusă pe calea ce s'a deschis când iubitul şi neuitatul Meu unchiu Carol I a hotărât înfiinţarea ei. Dar, timpul, oprit atâţia ani în loc pentru această instituţie de bogăţie şi de mândrie naţională, a trebuit să-şi urmeze cursul. Aceasta a fost dorinţa Mea, a colaboratorilor Mei şi a întregului popor românesc".

Intr'adevăr, timpul oprit în loc până la 1930, pentru căile de apă româneşti, a trecut, şi, de atunci, el merge în paşi grăbiţi, prin înzestrarea acestor căi sub toate formele pe care technica modernă ni le pune la îndemână.

Simpla lor enumerare, fără nici o altă desvoltare, constitue o listă lungă, poate obositoare şi aproape de necrezut, dacă ţinem seama de încetineala lucrărilor cu care suntem obişnuiţi şi, mai ales, de timpul de opt ani, dela 1930 până azi, în care s'au împlinit.

Le voi grupa pe categorii, după natura nevoilor ce trebuiau satisfăcute.

Astfel, ca *lucrări în porturi şi dealungul ţărmurilor noastre la Dunăre şi la mare, pentru înlesnirea şi pentru siguranţa naviga-*

---

* *Conferinţă ţinută la Radio-Bucureşti în seara zilei de 14 Noembrie, 1938.*

ţiei propriu zise, voi menţiona: dragajul pentru adâncirea intrării portului Constanţa până la 11 metri, instalarea unui post de radio-coastă maritim, cum şi instalarea de radiofare la Caliacra şi Constanţa, construcţii de magazii, clădiri şi hangare, precum şi lucrări de platforme, diguri, cheiuri, bazine, şosele şi consolidare de maluri, instalaţiuni de maşini, aparate şi locomotive cu material rulant în diferite porturi la Dunăre şi la mare, cumpărarea celor două drage noui, osebit de construcţia portului Balcic, de transformarea portului Bugaz şi de înfiinţarea molului nou din portul Constanţa. Insfârşit, alcătuirea Soc. „Salvamar".

Dintre lucrările pentru *înzestrarea porturilor, cu cele necesare diferitelor operaţiuni de încărcare — descărcare* pomenesc: instalarea mecanică a magaziei Nr. 3 cu silozuri din portul Constanţa, lucrările de desprăfuire a platformelor din magaziile cu silozuri No. 1 şi 2 din acelaş port, pregătirile pentru înfiinţarea zonei libere la Galaţi, marea uscătorie de porumb din portul Constanţa ca şi instalarea celor două aparate de uscat porumb sistem „Miag" la docurile Galaţi, şi celor trei aparate de uscat porumb sistem „Tonale" în portul Brăila, apoi câte unul, din acest ultim sistem, în porturile Corabia, Chilia Nouă şi Ismail, osebit de instalaţiile de curăţătoare mecanice la silozurile din Galaţi şi Brăila, construcţia şi instalaţia grajdurilor pentru vite destinate exportului din portul Constanţa, construcţia gării maritime din acelaş port, cumpărarea unui remorcher, a unei pilotine, a unei macarale plutitoare, a unei sirene electroacustice şi a două moto-tancuri.

In privinţa *sporirii tonajului sub pavilion românesc prin transformări, renovări şi cumpărări de vase*, voi aminti, pentru navigaţia maritimă, adaptarea sau reparaţia vapoarelor Regele Carol I, România, Suceava şi Peleş, iar, pentru navigaţia fluvială, a vasului de călători Ştefan cel Mare, osebit de alte transformări aduse şlepurilor, şalandelor şi vaselor comerciale de pe Dunăre. Navigaţia noastră fluvială a mai fost înzestrată prin comanda unui număr de zece şlepuri la şantierele Cristhof-Ruthof şi a două motoşlepuri la aceiaş firmă, precum şi prin construcţia celor două vase noui, Regele Carol al II-lea şi Cetatea-Albă.

Dar adevăratul spor de tonaj şi cel mai însemnat din toate punctele de vedere, îl avem îl flota noastră maritimă. Au fost cumpărate, dintâi, cele patru cargoboat-uri dela o societate de navigaţie germană şi botezate cu numele de „Ardealul", „Peleş", „Alba-Iulia" şi „Suceava". Le-au urmat cele două motonave noui de călători pentru curse repezi spre Mediterana orientală, construite după comandă în şantierele daneze şi care au intrat în serviciu chiar în toamna aceasta, vapoarele: „Transilvania" şi „Basarabia".

Parcul de vase al Serviciului maritim român va fi, în curând, sporit cu alte patru mari vase de călători, comandate şantierelor italiene.

Astfel, în câţiva ani, tonajul nostru maritim apropie cifra de 100.000 tone, prntr'un spor de vase care depăşeşte tot ce se făcuse dela înfiinţarea serviciului respectiv.

O ultimă mare înzestrare este docul plutitor din portul Constanţa pentru reparaţia vaselor la noi, acasă, doc care şi-a inaugurat activitatea săptămânile trecute şi care e menit să ne asigure o independenţă în materie de navigaţie comercială, alături de şantierele mai vechi dela T.-Severin, Giurgiu şi Galaţi.

La acestea toate, trebue adăugat Arsenalul marinei dela Galaţi, menit să ne dea chiar oarecare independenţă în construcţiile de răsboi.

Fără îndoială că înfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei, cu un departament de sine stătător, sub conducerea d-lui gen. P. Teodorescu, a accentuat ritmul de înzestrare a căilor noastre de apă, care se începuse la 1930 prin creiarea regiei autonome a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă (P.C.A.).

Dar enumerarea lucrărilor propriu zise pentru desăvârşirea căilor de apă şi înzestrarea lor cu toate cele necesare în porturi şi la ţărmuri, osebit de materialul plutitor de tot felul în navigaţia noastră fluvială şi maritimă, ne poate da numai o ideie aproximativă despre ceiace s'a făcut şi continuă a se face. Trebue să vezi la faţa locului ca să-ţi sporeşti încrederea în ceiace suntem în stare să facem printr'o conducere hotărîtă şi preocupată de interesele obşteşti.

In cifre statistice, reprezentând capitalurile învestite, enumerarea aceasta s'ar putea exprima astfel:

Dela 1919, data păcii generale, până la 1930, adică în răstimp de 11 ani, s'au cheltuit în total 170 mil. lei din excedentul veniturilor asupra cheltuielilor pentru lucrări de înzestrare. In schimb, dela 1930 la 1938, adică în cei opt ani următori, s'au cheltuit peste un miliard lei în lucrări de înzestrare, osebit de 240 mil. depuse Casei Generale de Pensiuni pentru funcţionarii regiei autonome P. C. A. şi de 316 mil. redevenţe vărsate la bugetul general al Statului din excedentul veniturilor asupra cheltuelilor. Adică, în total, *un miliard şi 600 mil. lei în decursul ultimilor 8 ani faţă de 170 mil. în cei 11 ani anteriori*. Cifrele acestea comparative vorbesc îndestulător, deşi trebue să adaug că ele *nu cuprind* nici instalaţiile de şantiere şi nici înzestrările cele mai mari în curs de executare.

Printre acestea din urmă — deoarece ciclul de înzestrare se desvoltă într'un ritm *crescendo* — se cuvine să notăm uriaşele lucrări pornite la Taşaul în primăvara anului cor. Aceste lucrări vor înzestra ţara, pe tăcute, nu numai cu o bază navală, dar şi cu un nou port maritim, care va depăşi de câteva ori mărimea portului Constanţa.

Totul se întreprinde numai de capitalul, energia şi technica naţională, fără nici un ajutor de aiurea. Lucrarea, care nu are pereche la noi, va costa câteva miliarde. Bazei navale şi portului Taşaul vor trebui să li se adauge, apoi, într'un viitor foarte apropiat, noui lucrări ale canalului de derivaţie dela gurile Dunării, pentru deslegarea definitivă a problemei navigabilităţii, pe care acordul dela Sinaia, din August a. c., a regulat-o deocamdată numai din punctul de vedere politico-diplomatic.

Insfârşit, un cuvânt se cuvine şi despre reţeaua de silozuri, care se va construi în interiorul ţării pentru a desăvârşi zestrea căilor noastre de apă la Dunăre şi la mare.

Am trecut cu vederea, din motive lesne de înţeles alte lucrări mai mari sau mai mici săvârşite dealungul coastei noastre maritime precum: liniile ferate prelungite, consolidările de maluri înfrumuseţările de staţiuni pe litoral, începutul de asanare a lacurilor şi de aducerea apei de băut în diferite localităţi, construcţia abatorului de export la Constanţa, ridicarea de hoteluri şi organizarea confortului pentru atragerea turiştilor străini, etc. — deşi toate acestea sunt indirect, dacă nu chiar direct, forme de înzestrare a stăpânirii româneşti la gurile Dunării şi la ţărmul Mării Negre şi manifestări de afirmare a capacităţii noastre civilizatoare.

Faţă cu avântul lucrărilor pornite şi, mai ales, date fiind proporţiile celor din urmă lucrări pentru înzestrarea ţărmului nostru maritim şi pentru sporirea pavilionului naţional, s'a simţit nevoia unor măsuri speciale pentru procurarea fondurilor. Legea din toamna aceasta înfiinţează *„Fondul naţional al marinei"* prin sporirea taxei dela jumătate la unu la sută asupra exportului şi la 2 jum. la sută asupra importului, atât la trecerile de uscat, cât şi la drumurile de apă, inclusiv cabotajul. Astfel se va putea face faţă, în viitor, nevoilor mari de înzestrare şi de desvoltare maritimă a României.

Tot ce a fost pornit pe un front larg cuprinzător şi cu obiective îndrăsneţe, până departe, va putea fi, astfel, urmărit metodic şi înfăptuit cu siguranţa şi cu preciziunea ce ne sunt atât de necesare spre a redobândi încrederea în noi înşine, în vrednicia şi în curajul nostru.

S'a spus, totdeauna, că drumurile de apă au fost, sunt şi vor fi isvoare de putere şi de bogăţie pentru toate neamurile lumii şi că numai popoarele care au ştiut folosi căile fluviale şi maritime şi-au înscris numele în istoria omenirii. Pentru a înţelege temeinicia acestor mari adevăruri, e destul să ştim că *din transportul mărfurilor noastre de export şi import*, care se face necomparat mai mult pe apă decât pe uscat, *pavilioanele străine încasează aproape 4 miliarde lei în fiecare an*. Adică, o mare bogăţie, iese anual din ţară pentru plata cărăuşiei mărfurilor noastre pe apă. Marina comercială este, prin natura ei, o adevărată industrie care exportă tot ce produce, asigurând venituri suplimentare țării stăpânitoare de tonaj.

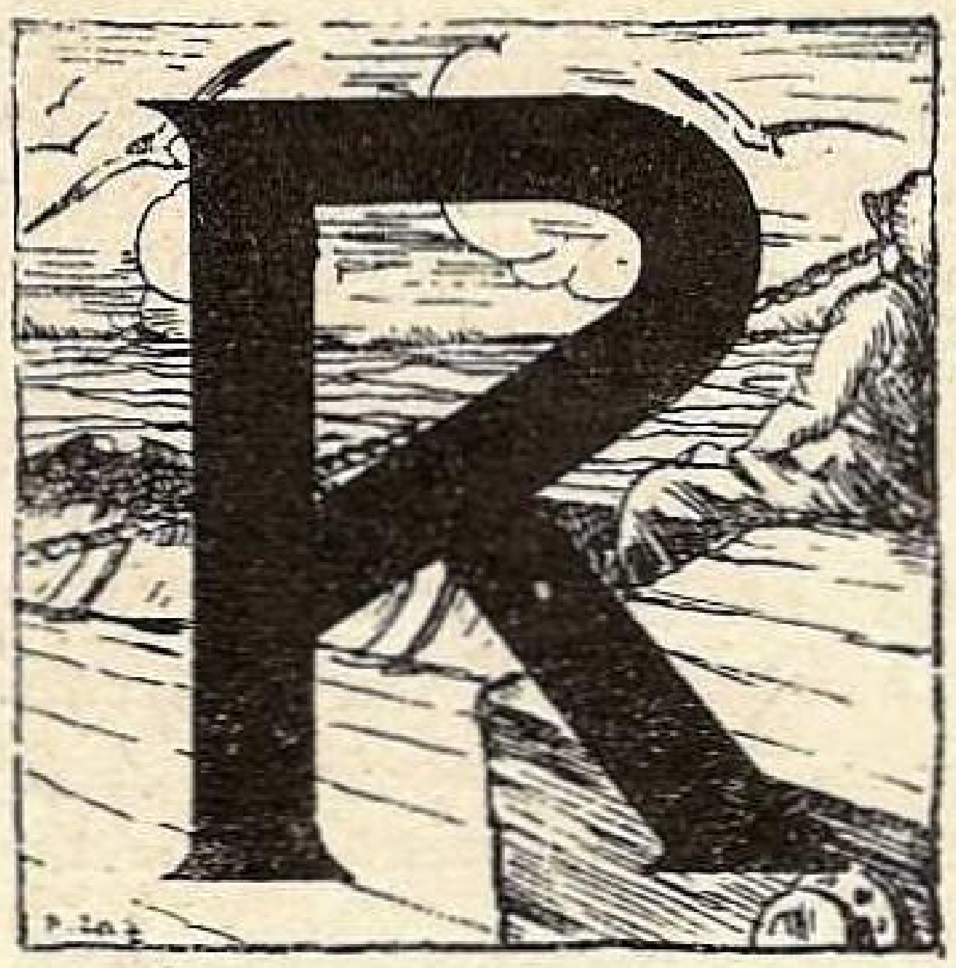
Desvoltând pavilionul românesc pentru a-l pune în măsură să acopere toate nevoile exportului și importului nostru pe ape, România își poate asigura un spor de venit național de 4 miliarde anual, care acum este încasat de armatorii străini.

Iată pentru ce voi spune, drept încheere, că prin înzestrarea din belșug a căilor noastre de apă, cu toate cele necesare, nu ne asigurăm numai bună starea și progresul grabnic al țării, dar ne îndeplinim în lume și misiunea, „providențiala" misiune despre care vorbea Kogălniceanu, la gurile Dunării și în Marea Neagră, iar prin aceasta ne sporim însăși siguranța națională.

Prof. univ. N. DAȘCOVICI

Nădejdi și griji la Dunărea și Marea noastră

de Călin Eugen Botez



RECENTELE evenimente petrecute în Europa Centrală, au sfârșit prin a da lovitura de grație sistemului de garantare a păcii instaurat la sfârșitul Marelui Război, sistem deja puternic sdruncinat de întâmplările ultimilor ani.

Securitatea colectivă și idealul Societății Națiunilor sunt pe cale să ia drumul tainițelor Istoriei, unde se vor odihni alături de alte colbuite sisteme politice, spre a nu servi decât, poate, unei omeniri mai coapte pentru ele.

Fiecare țară caută azi noui garanții de siguranță, verifică puterea legăturilor de prietenie ce o lega și valabilitatea animozităților ce o despart de vecinii săi.

Degajate din ruinile ideologiei geneveze, țările pacifice ca România, trebue să caute în realitățile geografice, economice și istorice temeiurile și chezășia independenței lor.

Geopolitica și geoeconomia sunt două numiri foarte moderne ca formă, vechi însă de când lumea ca fond, constituind cele mai de nădejde îndreptare ale unui neam în căutarea destinului său.

Dunărea și Marea deoparte, Munții de alta, au fost scuturile ocrotitoare ale trecutului nostru, rațiunea existenței, chezășia viitorului nostru.

Fiecare neam are o menire istorică hotărâtă de așezarea sa pe pământ.

A noastră e de paznici ai Dunării, în partea cea mai însemnată a punții ce leagă Orientul de Occident.

In această fericită așezare trebue să găsim interesul țărilor occidentale pentru garantarea libertății noastre.

O țară, din punct de vedere economic, prezintă caracterul fie de țară producătoare, fie de țară de tranzit, fie ambele aceste caractere.

Cercetând sbuciumata istorie a neamului nostru, vedem că după ce în antichitate pământul românesc a avut rol de „grânar a lumii vechi", deci exclusiv de producător, a devenit apoi și loc de trecere pentru marile drumuri ale Evului de Mijloc. La încrucișarea și călare pe aceste drumuri s'au întemeiat Principatele, care, profitând de această situație și de marele export ce făceau prin cetățile maritime moldo-genoveze, au ajuns la o mare înflorire economică.

Epoca lui Alexandru cel Bun e poate una din fazele cele mai fericite ale istoriei Neamului nostru.

Soarta a vrut să se ivească Turcii, tocmai în partea cea mai vitală, Marea Neagră, Dunăre, plămânii și inima pământului românesc

Marile căi ale comerțului au fost rupte. Apusul a trebuit, pentru a relua legăturile cu Răsăritul, să caute drumuri noui, găsind calea Bunei Speranțe, cetățile italiene au decăzut, noi ne-am pierdut independența, odată cu porturile Chilia și Cetatea-Albă.

Dependența politică a atras dependența economică și deși bogățiile țării au fost exploatate din belșug, sărăcia a durat cât a durat și lipsa de libertate politică.

Am fost, în realitate, în toată această vreme în, starea unei colonii turcești, și s'a verificat încă odată că *nu simpla existență a resurselor naturale, nici chiar intensa exploatare a lor, fac bogăția și puterea unei țări,* **ci măsura în care poate să-și păstreze libertatea politică și libertatea de a profita de libera concurență între cumpărătorii produselor sale.**

Unirea Principatelor și existența noastră ca stat liber o datorim în mare parte interesului marilor puteri apusene, în special Franței și Angliei, de a avea la gurile Dunării un stat neutru, garant al libertății marelui fluviu, între rivalitățile celor trei împărății, precum și importanței ce începea a prezenta că țară exportatoare de grâne, descoperită abea după acordarea de către Turci a libertății de navigație pe Marea Neagră și Dunăre.

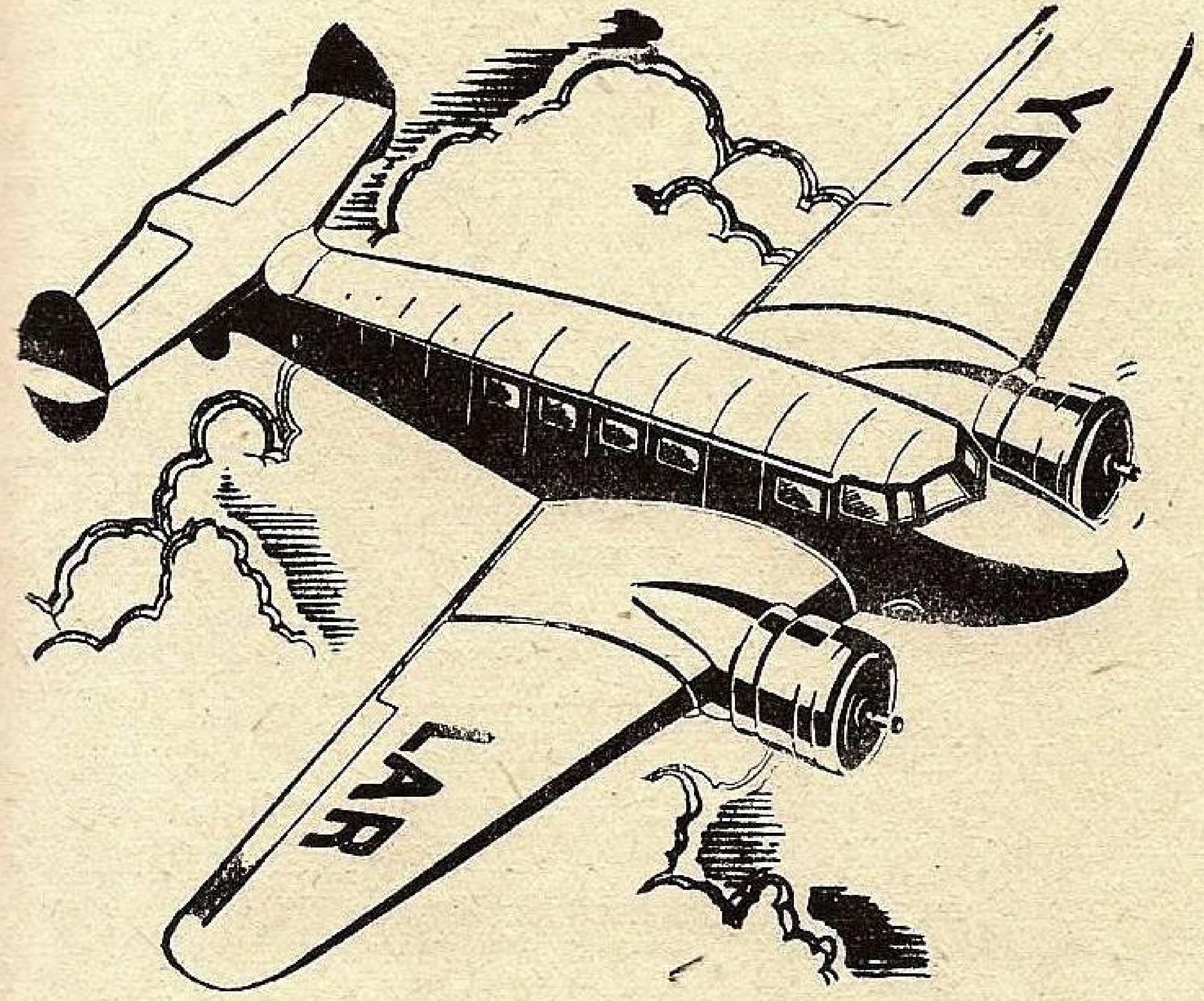
Azi interesul acestor state pentru exportul nostru a scăzut și prin micșorarea cantităților disponibile și prin apariția altor mari state exportatoare pe care nu le putem concura, cum sunt Canada, Argentina și Australia.

Ameliorarea traiului țăranului și mărirea populației vor face să scadă și mai mult exportul; petrolul care e singurul nostru produs ce joacă oarecare rol pe piața mondială va deveni deasemeni rar în scurt timp, fie prin scăderea producției, fie prin mărirea consumului intern, fie din amândouă aceste cauze.

Dacă pentru Anglia și Franța importanța noastră e mică, relativ, ca țară producătoare, și de care se pot dispensa la nevoe, pentru Germania prezentăm o importanță deosebită prin apropierea la care suntem de ea, prin lipsa coloniilor și devenim indispensabili pentru cazul când dintr'o cauză oarecare i-ar fi închise căile pe mare, sau n'ar avea mijloacele materiale, bani sau mărfuri cari să se poată furniza din altă parte.

Importanța noastră ca țară de tranzit persistă însă, și crește mai mult ca în trecut prin așezările și stările de azi. Blocul islamic s'a dislocat, volumul schimburilor a crescut considerabil între țările industriale din Centrul și Nordul Europei și țările în plină desvoltare din Orient, volum ce nu poate fi azi satisfăcut decât de căile pe apă, mai eftine și cu o capacitate mai mare de transport decât cele de uscat.

De noi ține să știm a exploata situația providențială



CU AVIOANELE
LARES
ÎN CONFORT ȘI SECURITATE SUNTEȚI

ÎNTR'O ORĂ LA CONSTANȚA, BALCIC, GALAȚI.
ÎN 2 ORE LA TIMIȘOARA, ARAD, CLUJ, IAȘI, CERNĂUȚI, CHIȘINĂU, ORADEA, CETATEA-ALBĂ.
ÎN 5 ORE LA PRAGA ȘI VARȘOVIA.

Cele mai bune aparate, sub controlul continuu al inginerilor, piloți experimentați, supuși celei mai rigide disciplini, contact permanent cu pământul in timpul zborului grație radioului, acestea sunt garanțiile ce vi le oferă Societatea L.A.RE.S. pentru securitatea navigației aeriene în văzduhul românesc

BILETE LA BIROUL DE VOIAJ
L. A. R. E. S.
BD. BRĂTIANU, 16 (Palatul Creditul Minier)
TELEFON 5-1253, 5-1254

în care Domnul ne-a așezat, stăpâni pe partea cea mai însemnată din diagonala fluvială Rin-Dunăre, calea naturală a comerțului între Apusul industrial și nesfârșitele rezervorii de materii prime ale Apropiatului și Extremului Orient.

Am învățat în trecutul nostru că pierderea libertății politice atrage și pierderea independenții economice ; nu trebue să uităm că alții au făcut experiențe începând cu pierderea independenței economice, ce le-a atras pe cea a independenței politice.

Această lecție trebue să ne fie mai de folos ca oricând azi, când pe Dunăre în jos înaintează năvalnic expansiunea economică și politică a țării cu cel mai ridicat potențial industrial și cu cele mai mari necesități de materii prime din Europa.

Măsura în care vom ști să ne păstrăm neatârnarea și să știm să folosim tendința de subjugare economică, *transformând-o în schimbul cinstit dela egal la egal,* ne va fi dată de măsura în care vom ști să profităm de așezarea noastră geografică, mai exact, de Dunăre și Mare.

Prin porturile noastre trebuesc să treacă spre inima Europei bumbacul și trestia de zahăr a Egiptului, orezul Indiei și Chinei, cauciucul și iuta Indiilor Olandeze, petrolul persan, poamele și uleiurile Siriei, Palestinei și Greciei ; prin porturile noastre trebue să treacă la Levant, Extremul și Apropiatul Orient țesăturile și cărbunii polonezi, armamentele cehe, mașinile și sticlăriile germane, oțelurile suedeze, grânele și tutunurile ungurești, arama și cherestelele iugoslave.

Aici la noi trebue să se constitue regiunea cu bogată viață comercială și industrială, contragreutatea logică a celuilalt capăt al drumului de apă al continentului, echivalentul răsăritean al Belgiei și Olandei, porțile Europei spre Apus.

Avem în stăpânirea noastră singurele porturi ale Europei spre Sud și Est care au în spate o mare cale fluvială, secret al desvoltării celor mai mari porturi ale globului : Anvers, Roterdam, Hamburg, New-York, Shangai, cale ce se întâmplă să fie și cel mai important fluviu din punct de vedere politic și economic al lumii.

Asigurând liberul transbord din navele maritime în cele fluviale fie deschizând canalul Cernavodă-Constanța, fie creind un ușor acces al navelor de mare tonaj pe orice timp la Galați și Brăila, vom canaliza pe la noi majoritatea schimbului ce azi se face prin Marsilia, Geneva, Trieste, Salonic și Pireu, porturi din care mărfurile trebue să ia calea terestră pentru a ajunge în inima Europei. Prin canalele Rin-Main-Dunăre și Prut — Nistru—Vistula vom ține porțile pe apă ale Nordului și Nord—Vestului.

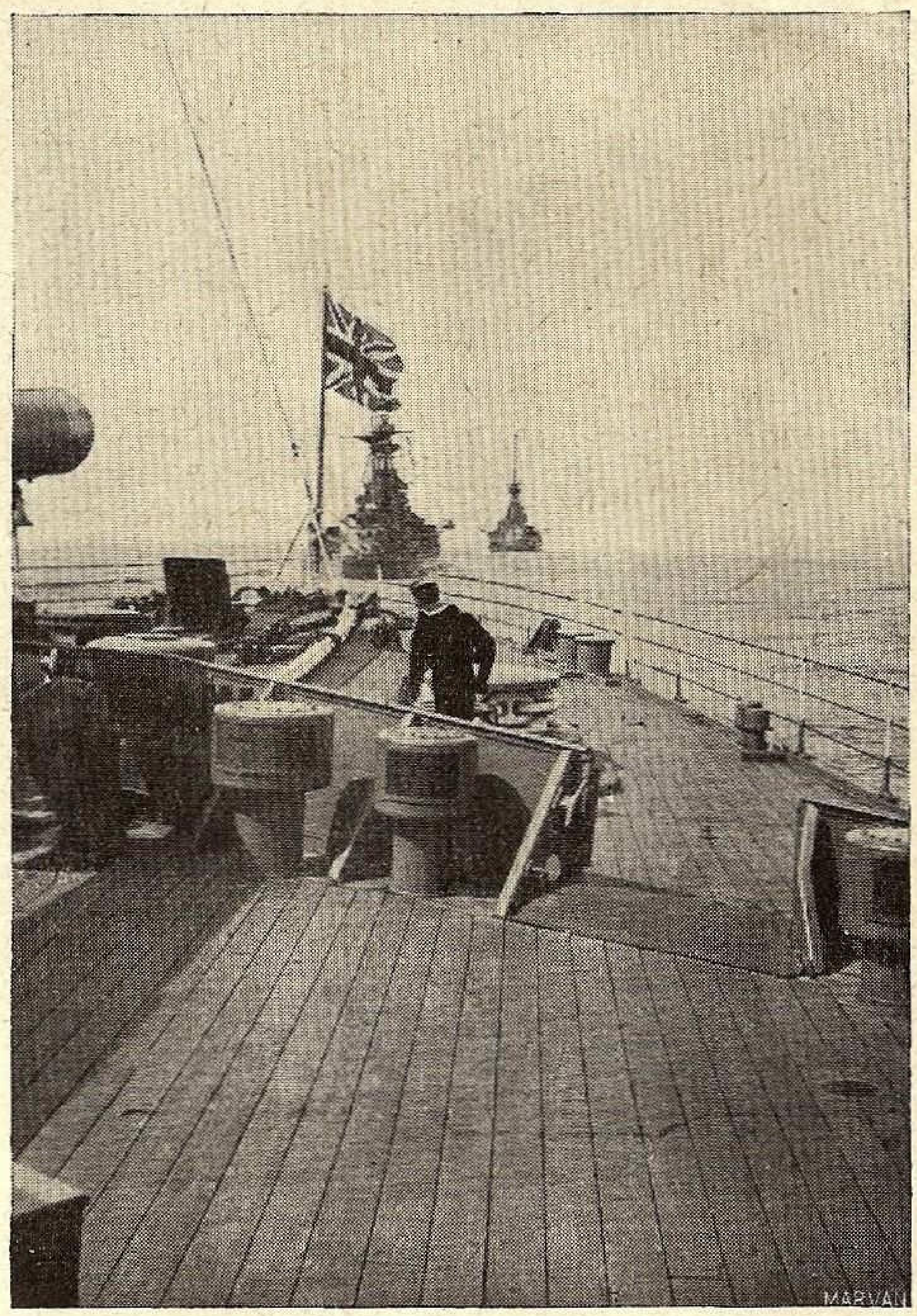
Ca antrepozit european al produselor sale de peste mare și gardian garant al libertății de acces al mărfurilor sale în întregul continent, ne vom bucura de sprijinul necondiționat al Angliei, campionul de totdeauna al libertății căilor comerțului, redeșteptând interesul său pentru independența noastră ca țară de tranzit, interes ce scăzuse odată cu dispariția noastră ca țară de export.

Azi când se vorbește atât de prietenia anglo-română, prietenie atât de luminos consfințită prin vizita regală la Londra, e necesar a degaja din adevărurile pământului românesc și ale împrejurărilor exterioare, temeiurile reale de consolidare ale acestei prietenii, cea mai prețioasă chiar, pentru împrejurările grele ce vom fi poate curând chemați de a le înfrunta.

CĂLIN EUGEN BOTEZ

Marea flotă engleză la lucru

de Old Faithful



Navele engleze în linie de șir

Inchipuiți-vă unul din cele mai frumoase porturi din lume, adăpostit de orice vânt, și înconjurat de dealurile acoperite de iarbă ale Scoției, unde sunt ancorate nave înfricoșătoare vopsite în cenușiu; nave de luptă, crucișătoare, port-avioane, distrugătoare, torpiloare și nave auxiliare. Linia navelor se întinde pe mai mult de patru mile: un fragment din flota britanică angajat în anualele *„croaziere de toamnă"*.

Cuvântul *„croazieră"* poate înșela. Pentru cei de pe uscat el poate sugera imaginea unor zile de vacanță sub soarele cald de Septembrie. Pentru ofițerii și marinarii din marina regală engleză înseamnă zile de muncă grea, ultimă strălucire dată unui an de antrenament. Timp de sute de ani flota britanică s'a bucurat de o tradiție de perfecțiune unică printre armatele navale ale lumii. E greu de imaginat munca ce trebue depusă pentru păstrarea acestei tradiții.

Lucrul se efectuiază ziua și noaptea. Uneori navele fac exerciții cu flota întreagă, alteori separat, alteori în grupe. Cea mai mare parte din timp e destinată tragerilor, căci îndemânarea de a ochi inamicul este rațiunea existenței fiecărei nave din flotă. Sunt și ore destinate mânuirii torpilelor, evoluțiilor tactice, punerii și dragării de mine, exerciții anti-submarine, cooperație aeriană și rutina obișnuită a întreținerii navei, care a făcut ca expresia *„vas de răsboi"* să fie un simbol de eleganță în toate mările lumii.

In aceste ape cenușii ale Scoției, unde s'au scris multe pagini de istorie navală, realismul guvernează toate mișcările flotei. Când escadrele de luptă pleacă în larg, trec prin câmpuri de mine, așezate cu puține ore înainte, dar cum dragoarele de mine deschid drumul, poți vedea minele neîncărcate, înlăturate fără vătămare. Deasupra capetelor, mult sgomot puternic de motoare; este flota aeriană care se îndreaptă către o țintă pentru a o bombarda, și dela orizont o flotă de distrugătoare aleargă să protejeze flota de pe mare. Vântul poartă sgomotul îndepărtat al bubuiturilor de pe crucișătoarele atacatoare, și curând printre norii de fum produși de bombe, poți să vezi *nava-țintă* și remorcherul său conduse de acei viteji aventurieri ai serviciului *navelor-țintă* ale flotilei.

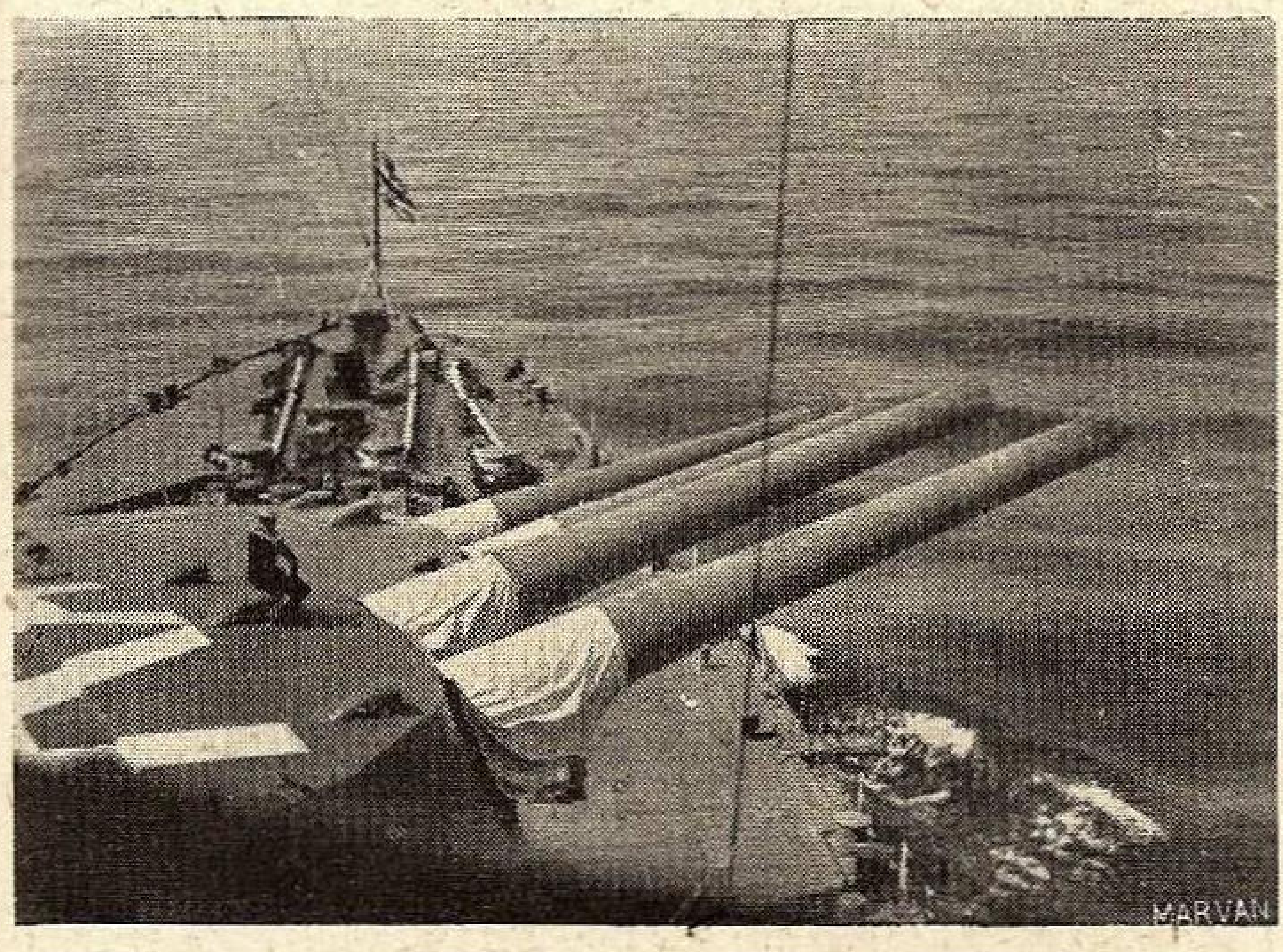
Tunurile navale sunt instrumente delicate și un proectil real e rareori întrebuințat în practică. Cea mai obișnuită metodă este „tragerea redusă", cu ajutorul unui tun de mic calibru introdus în țevi mai mari, care dă posibilitatea de a se antrena măsurătorului de distanțe, aceluia ce încarcă tunurile ca și trăgătorului. Din punctul de vedere al spectatorului, mai are avantajul de a micșora distanța, permițând să se urmărească fără greutate, căderea proectilului. Manualele spun că știința tragerilor de artilerie navală este aproximativă; privind însă flota în luptă te poți convinge că ea a devenit foarte precisă.

„Tragerea de noapte" este o experiență care nu se poate uita. De pe punte abia poți zări vârful catargului profilându-se pe cer. In întuneric simți, mai mult decât îi vezi, pe oameni la posturile de comandă, așteptând cel mai impresionant din toate semnalele navale: *„Inamicul în vedere"*. Pe punte ofițeri cu ochi ageri scrutează întunericul îndreptându-și lunetele către ceva care ar putea fi un nor apropiat, sau altceva. Un apel fulgerează de pe puntea de semnalizare, i se răspunde, și îndepărtata *navă-țintă* își aprinde luminile. Se aude tragerea ascuțită a tunului de 100 mm.; obuzele luminoase se arcuesc pe cer ca stelele căzătoare, ca să descopere *nava-țintă,* invizibilă încă. Puternicele proectoare sunt îndreptate și, de îndată ce nava-țintă a fost găsită, tunul de 150 mm., armă secundară, intră în acțiune. Timp de câteva secunde marile tunuri de 380 mm. oscilează pe cer reperând victima și apoi își adaugă obuzele la pânza de oțel care împroașcă nava-țintă. Primele salve pot trece mai departe, — dincolo de țintă sau mai aproape, dar când loviturile ropotesc, ofițerul tunar știe că și-a îndeplinit misiunea. Tunurile sunt bine regulate pe nava inamicului.

Lupta încetează tot atât de neașteptat cum a început, căci fiecărui tun i se distribue o cantitate anumită de muniții.

Luminile de pe nava-țintă se sting și fiecare pleacă pe alt drum. Bateriile de pe partea liberă sunt îndreptate în direcția probabilă unde inamicul a dispărut și jocul îngrozitor de-a v'ați-ascunselea reîncepe.

In timpul acestor întâlniri de noapte, nava de război are un aspect impresionant. Babordul și ferestrele sunt închise, nici o lumină pe punte, iar interiorul e luminat cu lămpi albastre și turburi, care pe jumătate arată pe jumătate ascund, nenumărate activități. In bateriile de 150 mm. așezate la distanță de fiecare parte a vasului, tunarii pândesc cadranele luminate, așteptând semnalul pentru a intra în acțiune. Sunetul unei sonerii întrerupe tăcerea, oamenii care așteptau se trezesc la viață și fiecare parte a navei, una după alta, trag în direcția inamicului încă nevăzut, în timp ce fumul acru de cordită plutește peste punțile goale. Manualele pretind că exercițiile trebuesc să fie pe cât posibil mai reale; tragerile de noapte pe o navă de război par să atingă acest ideal.

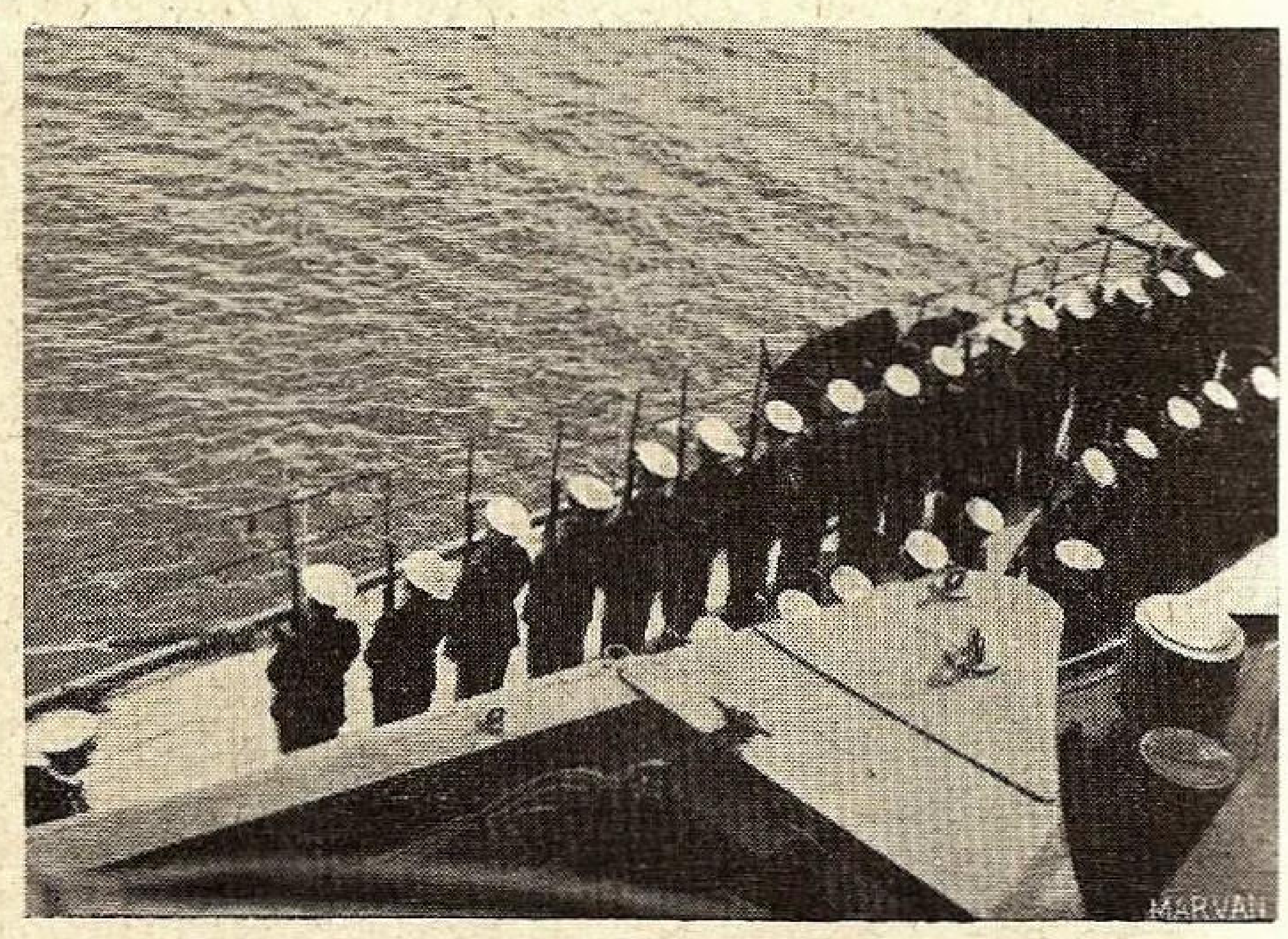


Marile tunuri de 380 m/m oscilează, reperând victima

In mijlocul acestor exerciții viața normală a navei continuă în mod obișnuit. In marina regală nava căreia aparții e căminul tău, nu o construcție plutitoare. Contingentele de marinari continuă să ia parte la ședințele de educație și la ședințele technice și nici un moment nu se întrerupe rutina obișnuită a mării. Marea Britanie are ca scop să-și pregătească marinarii pentru întâlniri și împrejurări critice, pe uscat sau pe mare, dar să-i pregătească și pentru viața civilă, odată serviciul terminat. Niciodată moralul flotei n'a fost mai ridicat ca azi.

Știrile care anunțau plecarea flotei în apele scoțiene au cauzat o îngrijorare inutilă în Europa. Această *„croazieră de toamnă"* este plănuită cu multe luni înainte și continuă programul stabilit pentru exercițiile flotei de mai mulți ani. In ciuda acestui fapt popoarele din toată lumea citesc aceste știri cu mare interes și-și pun aceeași întrebare: *„De ce s'a mișcat flota?"*. Dacă ar putea vedea o parte din flota britanică la lucru și în repaus, ar cunoaște răspunsul:

„Flota este gata".



Flota este gata!

OLD FAITHFUL

CALENDARUL L. N. R. 1939

Ca în toţi anii, Liga a pus sub tipar calendarul de perete pe anul 1939, înfăţişând pe M. S. Regele, Augustul nostru Preşedinte activ tronând viitorul marinei, simbolizat prin motonava „Transilvania" şi noua navă şcoală „Mircea". Execuţia artistică în 5 culori, după picturile domnului Pauletz şi Lt. C-dor Ştiubey, face din calendar o podoabă în orice casă şi cel mai frumos dar ce poate fi oferit cunoscuţilor. Domnii membri şi filialele sunt rugate a ne anunţa din timp câte exemplare doresc, pentru a nu rămâne fără calendar.

Costul 30 Lei.

QUEEN ELISABETH

VEZI COPERTA

După patru ani dela lansarea marelui transatlantic *„Queen Mary“*, — misteriosul „No.534“, — a fost lansat şi fratele său „No. 552“, botezat de M. S. Regina Angliei, *„Queen Elisabeth“*.

Dacă ar fi fost lansate odată sau ar fi identice, am fi putut spune că sunt gemene. Dar, în afară de faptul că noua navă are un coş mai puţin, în interior s'au introdus mai multe modificări dictate de ultimele progrese ale artei construcţiilor navale, apărute în cei patru ani de diferenţă dela unul la altul. In special, s'a dat mai multă atenţiune călătorilor de clasa III-a, cari pe noua navă au la dispoziţie 14 punţi. Deasemenea s'a avut grijă şi de locuinţele echipajului, călcându-se principiul antic, după care pasagerii trebuiau să trăiască minunat, iar marinarii şi fochiştii erau condamnaţi să ducă o viaţă câinească.

Câtă diferenţă dela primul transatlantic al aceleiaşi societăţi, „Britania“, de 1.154 tone, trecând prin :

Antonia de 13.867 tone
Ansonia „ 13.912 „
Andania „ 13.950 „
Aurania „ 13.984 „
Ascania „ 14.913 „
Alaunia „ 14.030 „
Lancastria „ 16.243 „
Samaria „ 19.597 „
Scythia de 19.671 tone
Franconia de 20.175 tone
Carinthia de 20.277 tone
Britania de 26.943 tone
Georgia de 27.759 tone
Aquitania de 45.647 tone
Berengaria de 52.100 tone
Queen Mary de 81.235 tone.

până la „Queen Elisabeth“ de 85.000 tone de astăzi! Numai cârma singură cântăreşte 120.000 kilograme!

Ideia construirii noului vapor a pornit dela nevoia de a asigura curse săptămânale Europa — America numai cu *două* vapoare în loc de trei ca până acum. Aceasta nu se putea de cât cu nave de mare tonaj şi cu o iuţeală de cel puţin 29—30 mile pe oră. Ori „Queen Mary“ deţine panglica albastră cu 30,63 noduri, iar noul „Queen“ se speră a lua 32 noduri.

VIAŢA PASAGERILOR

Prin suprimarea celui de al treilea coş, „Queen Elisabeth“ oferă pasagerilor un spaţiu mai mare. Chiar persecutata cl. III-a fără cabine, acum, în afară de cabine, are la dispoziţie un solarium, grădină de iarnă, sală de cinema, de fumat, salon cu jocuri pentru copii, basinuri cu apă caldă şi rece, ventilatoare electrice, lămpi electrice la capul patului. Ce am mai putea spune de traiul celor dela clasa I-a? Aer condiţionat, băi la fiecare cabină, salon de muzică, de dans, etc., etc.

NAVIGAŢIA

Comandantul trebue să ştie în orice clipă tot ce se petrece la bord. Dacă pe corăbiile de acum 100 ani sau pe vapoare mici o ochire de pe puntea de comandă era de ajuns, — pe un „Queen“ de peste 80.000 tone, lung de peste 300 metri şi cu atâtea punţi, constructorii s'au căsnit şi au reuşit să centralizeze înregistratoare cari să dea comandantului putinţa a-şi face pe deplin datoria, el fiind unicul răspunzător la bord.

Din cabine de navigaţie, comandantul, privind doar indicatoarele, poate urmări:

Câte rotaţii fac pe minut fiecare dintre cele patru elici;

dacă drumul trasat de el pe hartă este ţinut riguros de timonier (cârmaci) sau de cârma automată;

dacă luminile de poziţie, — roş în stânga, verde în dreapta şi albe la catarge şi pupa, — ard noaptea;

dacă, în caz de abordaj, porţile etanşe sunt închise, astfel că apa care a pătruns prin spărtură să inunde numai compartimentul lovit, nu întreg vaporul;

ce iuţeală are nava, măsurată electric;

ce adâncime are apa, prin apăsarea unui buton al sondei ultrasonore.

Pe lângă toate acestea la comandă se mai poate vedea:

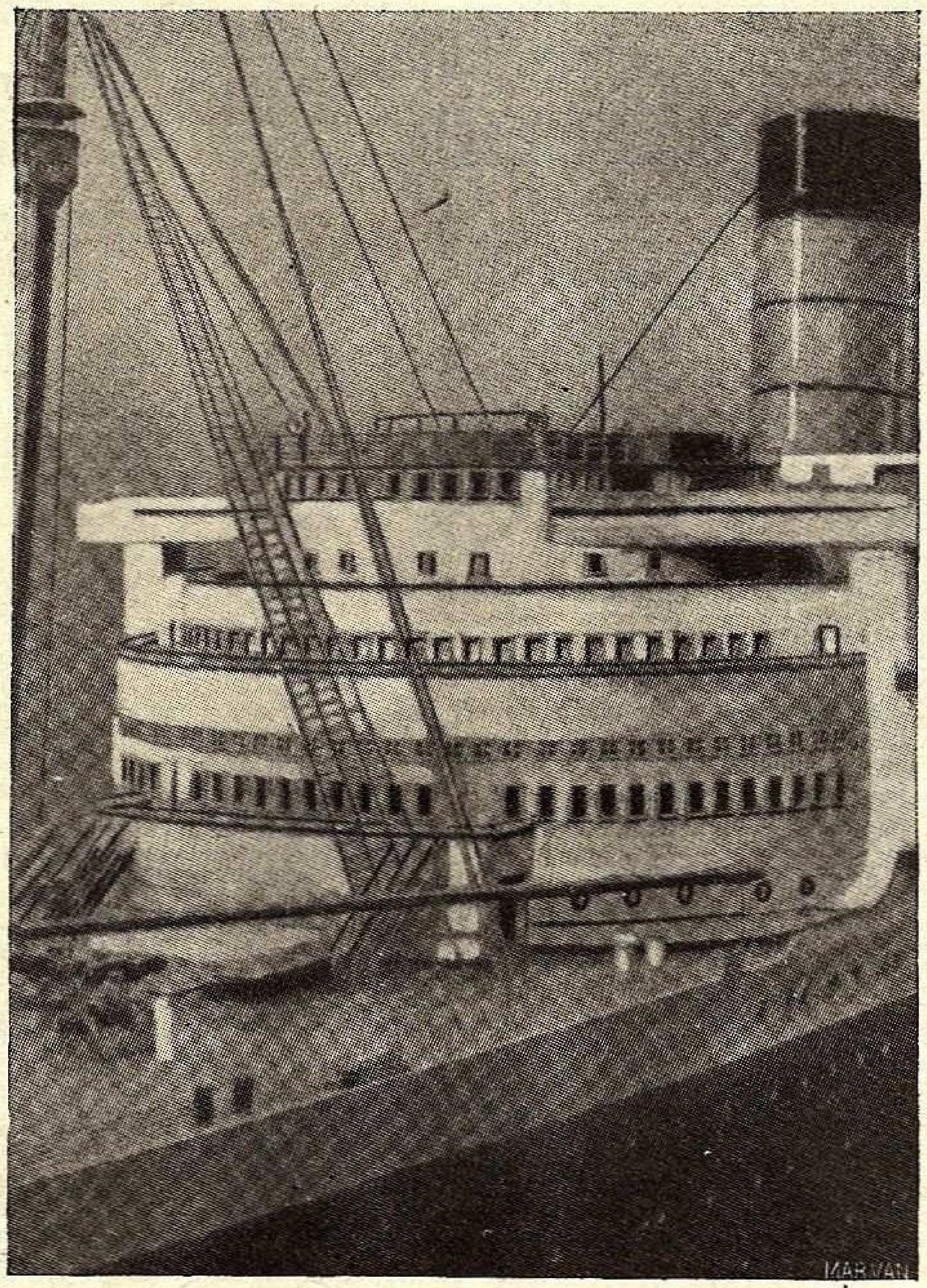
aparatul radiogoniometric, cu ajutorul căruia se poate afla direcţia radiofarurilor şi de aci poziţia navei pe vreme închisă, — ceaţă sau viscol;

geamuri, — *„ochiuri“* — cari se învârtesc cu mii de rotaţii pe minut, făcând să zboare apa sau zăpada depusă şi să rămână transparante;

telefoane tari-vorbitoare cu cari se pot da ordine şi primi rapoarte în şi din orice parte a navei;

aparate cu cari se pot închide automat porţile etanşe.

Intr'un cuvânt cabina de comandă este un *creer* care



Puntea noului uriaş al mărilor, Queen Elisabeth ia toate măsurile pentru o perfectă navigaţie în timp normal sau rău, care previne şi stăpâneşte orice fel de nenorocire, care ar ameninţa nava.

Comandantul fiind om şi neputând sta în permanenţă la comandă, e ajutat de personalul de serviciu, de *cart*: câte patru ore stau de veghe la comandă 2 ofiţeri, — unul cu brevet, altul aspirant, — 2 timonieri şi 2 alergători.

COMBATEREA INCENDIILOR

E de ajuns ca un pasager distrat ori neglijent să arunce un muc de ţigare sau un chibrit nestins, ca incendiul să izbucnească şi vaporul să ardă în mijlocul apei.

Pentru a-l preveni şi combate dela început, doi pompieri stau în permanenţă de pază într'un post aşezat lângă restaurant. Aci sunt concentrate toate aparatele de descoperire, prevenire şi combatere a focului.

Pe pereţi sunt aşezate planurile fiecăreia dintre punţi, prevăzute cu atâtea lămpi electrice câte cabine şi compartimente sunt. Lămpile sunt de diferite feluri şi diferite culori. Unele se pot stinge cu mâna din compartimentul în care cineva a observat incendiul şi dă alarma; altele se sting automat atunci când o căldură neobicinuită şi neîngăduită face să se topească o siguranţă specială; altele semnalează apariţia fumului. Pompierul de serviciu la primul semnal anunţă comanda, raportând şi felul alarmei, — de mână, termostatică sau a detectorului de fum.

Se dă imediat alarma şi prima măsură este de a înăbuşi incendiul cu pături sau saltele de asbest. Dacă focul e într'o magazie, se dă drumul la gaze înăbuşitoare.

Un sistem introdus pentru prima oară la vapoare este *„ploaia măruntă“*, aplicat la uscat: o reţea de tuburi împânzeşte întreg vaporul. Prin ele circulă apă caldă la mare presiune. In fiecare compartiment sunt instalate cartuşe de cuarţ, cari astupă găurile pentru idundat cu ploaie măruntă: la o anumită temperatură cartuşele plesnesc, iar apa ţâşneşte prin sute de găurele.

RESTAURANT ŞI BUCĂTĂRII

Să lăsăm nava să plutească spre New-York sau Europa, încrezători „creerului“ ce o conduce şi liniştiţi în privinţa unui eventual incendiu, să scoborâm spre bucătării, pe cari nu le descoperim „după miros“, fiindcă ventilatoare puternice absorb parfumul caracteristic al cepei ori unturei prăjite.

Credem că am greşit adesea, — nu e greu a te rătăci pe un asemenea hotel, — şi că am nemerit în laboratorul medicului. Dela fierberea, coacerea, prăjirea sau frigerea alimentelor până la curăţirea legumelor şi spălarea veselei, totul se face electric. Temperatura însăşi e răcoroasă iar bucătarii şi ajutoarele lor par nişte laboranţi. Bucătăria nu e chiar un laborator?

Ştiţi ce cantităţi de alimente au la dispoziţie pentru o singură călătorie, aceşti „chimişti ai stomacului?“. Nu vă speriaţi, dar numai:

Carne de vacă	7.500	kgr.
Carne de berbec	4.000	„
Carne de porc	2.000	„
Şuncă	2.000	„
Peşte	3.500	„
Găini	3.000	„
Ouă	40.000	buc.
Lapte	10.000	litri
Unt	2.000	kgr.
Ghiaţă	30.000	„
Legume	20.000	„
Portocale	20.000	„
Grape Fruit	5.000	„
Băcănie	400.000	„

Dar să trecem la mese, căci câte mâncăruri, şi câte bunătăţi ne aşteaptă, dacă nu e vremea rea şi nu suferim de rău de mare:

La gustarea de dimineaţă, pe ales, din 4 feluri de compot, 2 de peşte, 7 de ouă, 4 de fripturi, 4 de mezeluri, 2 de cartofi, 6 de salate, prăjituri, fructe, cafea, lapte, ceai, şocolată, etc.

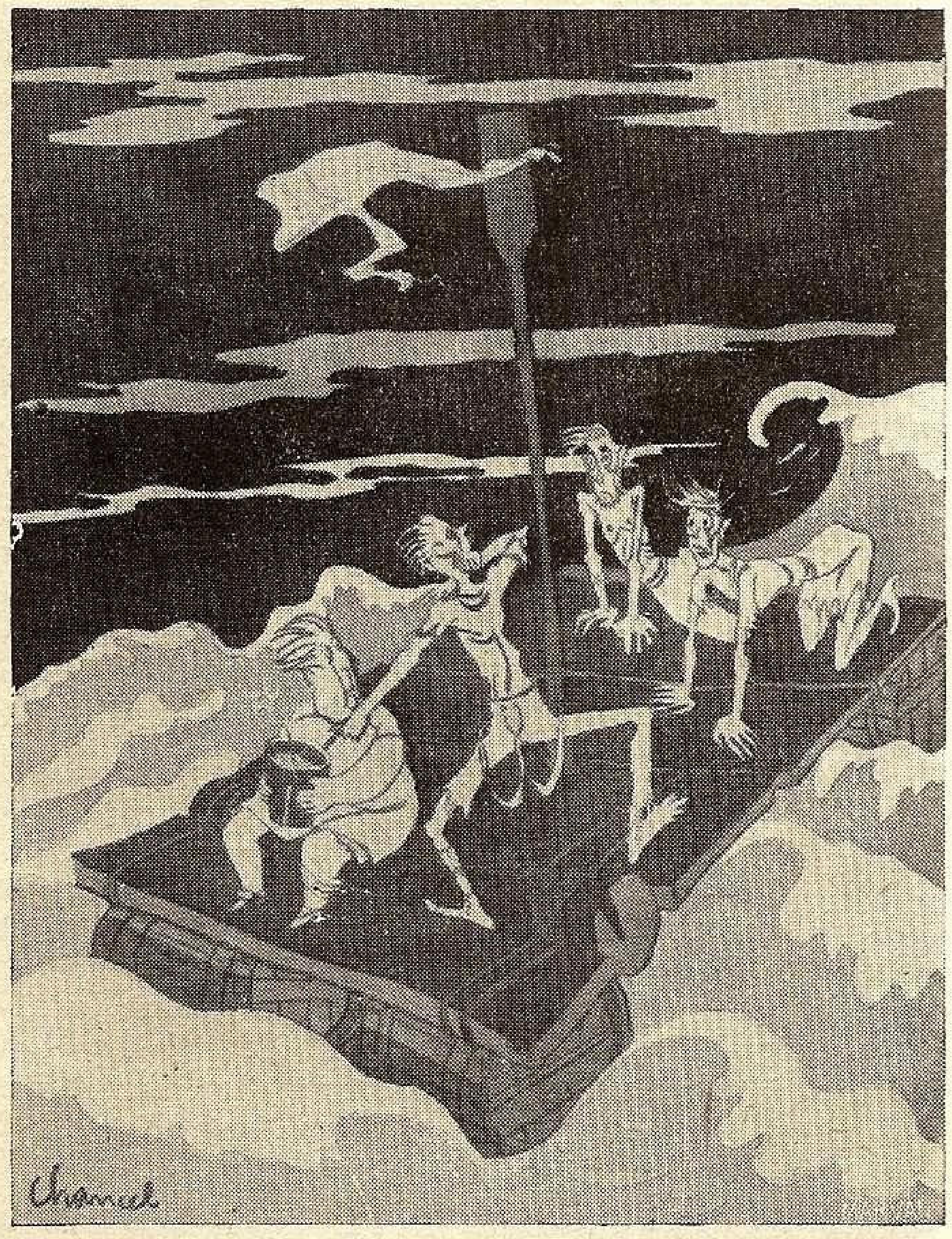
La dejun, alegerea e şi mai grea din: 14 feluri de hors-d'oeuvres, 4 de intrări, 4 de fripturi, 4 de legume, 4 de cartofi, 12 (numai) de fripturi, 8 de salate, 5 de dulciuri, 3 de compoturi, 16 de brânzeturi, 6 de fructe.

Iar la cină ni se servesc icre negre, paté de ficat, stridii, ca să ni se deschidă pofta, urmate de 5 feluri de supe, 4 de peşte, 3 de intrări, 4 de fripturi, la grătar, 7 de fripturi la tavă, 4 de legume, 5 de cartofi, 6 de salate, 7 de dulciuri, 4 de îngheţată, 6 de fructe... Atât!

Atât!... Cine e mâncăcios însă se poate servi à la carte la orice oră din zi sau din noapte. Iar sălile de restaurant sunt atât de atrăgătoare încât poate cineva să facă tot voiajul în faţa mesei.

Când nava va avea întreg interiorul terminat, vom mai face o călătorie, dacă nu „cu“ ea, cel puţin „prin“ ea.

CA SĂ MAI SCHIMBE ATMOSFERA...



Răutăciosul *(arătând spre ghiveciul cu flori)*:
— *Pământ! Pământ!...* (După „Match“)

HUILA ALBĂ ȘI HUILA VERDE

PĂDUREA ȘI APELE

Utilizarea cât mai rațională a energiei hidraulice, a forței motrice uriașe, pe care o avem din belșug în mod natural în apele noastre de munte, dar neutilizată încă, ba, dimpotrivă, irosită, ar putea să electrifice nu numai căile ferate, dar însăși viața rurală, grăbind astfel procesul evoluției noastre.

In programul național de lucrări publice, pe primul plan, se situează problema folosirii tuturor surselor de energie naturală, valorificându-se cât mai rațional și căderile noastre de apă.

Drenajele și irigațiile sunt probleme esențiale pentru viitorul agriculturii.

„Huila albă“, adică *apa și ghețarii,* constituesc *una dintre cele mai de preț arme ale viitorului.* Iar într'o țară încă *„eminamente agricolă“*, — nu numai ca simplă *„formulă“*, dar ca o stringentă realitate, problema se pune în mod implacabil.

Rezervorul acestei huile albe, se află în însăși huila verde a pădurilor din fundul munților și colinelor.

Vrei să stăpânești apele?

Caută atunci să ai în mâinele tale frâna și zăgazul lor care este *vegetația și, în deosebi, pădurile.*

Silvicultorul lucrează acolo sus unde este obârșia apelor, a izvoarelor; iar inginerii constructori-hidraulici, operează jos, în regiunea dealurilor și a șesului; un vast câmp de activitate armonică pentru toate elementele tehnice, — așa s'ar cuveni să fie, dacă efortul lor ar fi concentric, lucrând toți în acelaș sens, spre binele națiunii.

Inginerul *I. Andreescu-Cale,* a scris despre: *„influența vegetației asupra regimului apelor și utilizarea sa rațională“*, precum și despre: *„actualitatea problemei irigațiilor în România“*.

Regretatul profesor M. *Chirițescu-Arva,* fost rector al Academiei Agricole, ne-a lăsat între alte lucrări din testamentul său și acea broșură intitulată *„irigația aeriană și rolul pădurilor“*.

Emeritul hidrolog ieșean *Andreescu-Cale* arată că:

„Efectul pădurilor este salutar în domolirea marilor viituri de ape, în reținerea materialului din eroziuni și pe care îl poartă în suspensiune, precum și la regularea debitului și cursului râurilor.

„Lucrările de artă, barajele, trebuie să preceadă ori să fie concomitente cu împăduririle, spre a-și întregi laolaltă opera, atât în ce privește consolidarea terenului, cât și pentru captarea și folosirea apei“.

Andreescu-Cale în concluzie, spune, apoi răspicat: *„un defect sau racilă organică este faptul că sunt prea multe servicii cu acelaș obiectiv „apa“*, dar care nu fac altceva decât se *sabotează reciproc,* paralizând lucrările și neutralizând orice efect bun! *Serviciul apelor, al corecției torenților, al îmbunătățirilor funciare, P. A. R. I. D.-ul, regimul silvic, regia porturilor* și chiar *serviciul meteorologic,* toate fac administrația și pseudo-raționalizarea folosirii cursurilor de apă, arogându-și un adevărat *„monopol“*. *Consecințele* nu sunt deloc dintre cele cu cari să ne mândrim, ci, dimpotrivă, se *soldează cu imense pagube și pentru administrațiile respective* (unele „regii autonome“), dar mai ales *pentru economia generală; iar „polemicele“ între bresle,* credem că *sunt absolut inoperante* spre a remedia răul organic“.

Toate aceste servicii ar trebui să conlucreze armonic, să facă studii serioase, cu analize pluviometrice pe bazine de râuri, atât împădurite cât și goale, spre a observa influența vegetației asupra regimului ploilor, a apelor freatice subterane, a cursului râurilor și a climatului în genere. Să nu ne mulțumim a pastișa experiențele străine, ce nu pot fi făcute în condiții staționale, *perfect identice,* tinzând spre o *serie de experiențe proprii* și o *cadastrare* a tuturor apelor noastre, având *monografia completă* a cursurilor de apă ale țării românești.

Prin moțiunea congresului A. G. I. R. dela Galați, s'a cerut aceasta *încă de acum 4 ani,* ca o consecință a problemelor ce s'au desbătut acolo: *Prutul navigabil, gurile Dunării și ieșirea la Mare.*

Tehnicienii români dau soluții, dar ESTE PREFERATĂ opinia tuturor *„experților“ străini* chemați și plătiți cu bani grei! Nu valorificăm just sursele de energie, nu ținem pasul vremii și al civilizației și nici nu dăm ocazie tehnicienilor români să se afirme curagios prin *creațiuni de mari proporții și durată,* încadrate în acel program de lucrări publice, în care rezidă soluția evitării șomajului și totodată salvarea economiei generale din marasmul actual, învingând criza și efectele ei.

INTREBĂM: ce suprafață s'a pus în valoare din regiunea inundabilă a Dunării și a marilor noastre râuri?

Normal este ca aceste terenuri să fie integrate producției și economiei generale, având drept exemplu Italia și Olanda.

E drept că acum se lucrează la o nouă delimitare și repartiție a proprietăților și mai ales a atribuțiilor între: CAPS, Regim silvic, P.A.R.I.D., R.E.A.Z. și Oficiul colonizărilor.

Inundațiile ce se repetă anual, alternând cu *seceta,* ambele atât de păgubitoare pentru țară, necesitând fonduri însemnate pentru despăgubiri și ajutoare, ar trebui să impună factorilor de conducere o atențiune deosebită față de problema apei, care angajează viitorul și economia țării.

MAREA și DUNĂREA *pentru organismul țării, dețin rolul* INIMII, *așa cum pădurile nu sunt decât* PLĂMANII SĂI.

Prezența pădurii, a zăvoaielor, în luncile Dunării și ale râurilor — spre frontiere îndeosebi, — o *cere imperios însăși apărarea națională.*

Se cer soluționate cu un ceas mai de vreme *problemele de ordin vital: canalul de derivație dela Sulina, ieșirea la Mare, canalul Cernavodă-Constanța și creiarea unei centuri verzi, a unei zone forestiere adaptată la cerințele războiului,* ale apărării pasive, cu un cuvânt la *nevoile armatei,* pentru care *inventarul și utilizarea cât mai rațională a tuturor surselor noastre de energie,* formează unul din cele mai de seamă PUNCTE DE PROGRAM.

Să fie scoase din mapele prăfuite, proiectele inginerilor români: Davidescu, Saligny, Vidrașcu, Antipa, N. Caranfil, Leonida și Cristea Niculescu, V. Roșu, Pompiliu Nicolau, Grigore Vasilescu, Pastia, Ghica, Cristea-Mateescu și I. Andreescu-Cale, pentru captarea și folosirea apelor noastre.

Călăuza Dunării şi a Mării Negre

Silistra.

Să acostăm la ponton şi să facem un scurt popas în vechea cetate *Durostorum*, una din cele mai însemnate cetăţi ale Moesiei Inferioare şi ale cărei ziduri, se zice, c'au fost clădite sau restaurate de Constantin cel Mare (306—337). Această cetate a fost lagărul *legiunii I-a Italice* şi mai pe urmă al *legiunei XI Claudia*. Aci se spune că s'a născut Actius, învingătorul lui Atila în câmpiile Catalauniei (Châlons) în 461.

Dar soarta ei era pusă la grea încercare de năvălirile barbarilor şi, în 587, zidurile ei fură dărâmate până în temelii de către Kaganul Avarilor. Romanii însă nu puteau uita poziţia ei strategică pentru trecerea Dunării, aşa că, din nou, ea serveşte ca bază de operaţii pentru generalul roman Priscus care, din ordinul împăratului Mauriciu, trece Dunărea la 592. Intre timp zidurile ei se ridicară iarăşi şi Durostorum îşi îndeplini, mai departe, sarcina de straje îndepărtată la graniţă.

Cetatea trece apoi din mână în mână şi este stăpânită când de Bulgari, care o numiră *Drester*, când de Varegii din Kiev. La 893, ţarul Simeon, la adăpostul zidurilor sale, caută să oprească valurile de maghiari ce se revărsau din stepele Volgei şi de pe ţărmurile Donului spre centrul Europei. In 995 ea este cucerită de prinţul din Kiev, Sviatoslav, dar acesta este înfrânt şi aruncat din cetate, doi ani mai târziu, de împăratul bizantin Ion Zimisces. Bizantinii o numeau *Durostolus* iar mai târziu *Dristria*.

In 1088, Silistra văzu adunate pe malurile ei oştile împăratului Alexis Comnenul, cari veniseră o parte pe Mare şi Dunăre, sub comanda lui Gheorghe Euforbeu, iar restul pe uscat sub comanda Impăratului.

Pecenegii bătură şi oştile împăratului, după care însă se retraseră peste Dunăre.

Silistra fu şi unul din leagănele creştinismului în această parte, şi deaceea, vedem în 1147 că Episcopul Silistrei, Leon, este chemat la Constantinopol ca să ia parte la lucrările Consiliului ce s'a ţinut acolo în acel an.

Sisiman, domnul Bulgariei, se luptă zece ani de zile contra Domnilor români Dan şi Mircea. Românii ies învingători şi Mircea, în 1930, uneşte la Ţara Românească Dobrogea şi Silistra, intitulându-se ‚*Mare Voevod şi Autocrat peste toată Ţara Ungro-Vlahică, Transcarpatină şi Tătărească; Duce de Amlaş şi Făgăraş, Domn al Banatului Severin; Singur dispuitor peste ambii ţărmi ai întregei Dunări, până la Marea cea Mare şi peste oraşul Silistra*". Această stăpânire nu ţinu mult, căci, în 1394, Sultanul Bajazet ocupă Silistra şi întreaga Dobroge. Acest lucru îl nemulţumi rău pe Mircea care rupse orice relaţii cu Turcii. Aceştia îi căutau pricină şi în 1398 îi cerură un tribut de 10.000 galbeni şi 500 copii. Mircea respinse cererea şi Turcii trecură Dunărea la *Silistra*, aceasta e numirea ce o poartă oraşul dela apariţia Turcilor pe aceste meleaguri, şi-şi stabiliră tabăra la Rovine în Ialomiţa.

> „De aici, cete de Turci se revărsau să prade satele vecine. In acele timpuri, Românii nu pierduseră obiceiurile Dacilor de a face războiu contra străinilor, ridicând şi ducând la munţi locuitorii, vitele, proviziile şi arzând holdele în urma lor. Mircea făcuse astfel şi Turcii nu putură nimic să prade. Nu numai atât, dar încă se aflară în mare lipsă de provizii. Oştile române aşteptau pe Bajazet în stufoasele păduri ce învecinau luciile câmpii dela Dunăre. Turcii ce cutezau a trece acel luciu sau stepuri, nu se mai înturnau, sau reveneau înjumătăţiţi; căci românii îi pândeau şi cădeau asupra lor fără veste. Luciul pe care tăbărâse armata otomană şi Bajazet, presinta o întindere ce se pierdea sub orizont de toate părţile; şeasă, neîncreţită decât de ierburi sălbatice; ceva ca marea, ca deşertul; ceva ce lăsa ochilor libertatea de a se scufunda în nesfârşit şi în visuri; ceva ce întristează şi vesteşte o nenorocire necunoscută.
>
> „Către aceasta, în fundul orizontului, despre Nord, se zărea o sprânceană neagră; erau pădurile României. Apa lipsea Turcilor. Era începutul Bărăganului unde, ca să se găsească apă, pământul trebuia săpat în adâncurile lui. Turcii nu mai cutezară să iasă din acel luciu. Voiră să se întoarcă peste Dunăre; oştile lui Mircea începură atunci să-i atace noaptea, răpindu-le vitele, proviziile.
>
> „Nmergând înainte, neînturnându-se peste Dunăre, stând înloc, ca să fie pradă lipsei de apă, de provizii, obiectul lovirilor furişe ale Românilor, Turcii începură să murmure. Aceste murmure generale determinară pe Bajazet a da ordine armatei să se întoarcă la Dunăre. Plecarea fuse repede şi fără regulă.
>
> „Când Turcii ajunseră la fluviu şi voiră a-l trece, la Silistra, Mircea sosi fără veste cu 30.000 Români şi lovi pe Turci în faţă. Poziţia în care se găsiră Turcii, era nepriincioasă cavaleriei lor şi priincioasă cavaleriei române. Afară de aceasta, ei se aflară în cea mai mare neorânduială: oameni, cai, care, muniţiuni, vite, toate erau un amestec înspăimântător. Turcii erau să piară cu totul. Nici o idee nu veni nimănui să tragă armata din această neorânduială. Renegatul Evrenus dete ordin să se înceteze trecerea, apoi toţi Turcii se fortificară cu şanţuri, în cari sperau să se apere până va sosi noaptea, când crezură că vor putea urma trecerea Dunării.
>
> „Această manevră isbuti. Toată noaptea Turcii trecură. Cu toate acestea, mulţi pieriseră de cu ziua. O întindere de mai multe leghe era acoperită de cadavre de oameni, de cai, de capete, de turbane, de arme. Turcii lăsară după dânşii toate proviziile, vitele, muniţiunile de resbel. Prin acest mijloc, Evrenus scăpă pe Bajazet şi armata otomană de o ucidere complectă.
>
> „A doua zi, Românii trecură Dunărea după Turci şi-i atacară neîncetat, tăindu-i şi prădând cetele până la Adrianopol.
>
> „Şeasezeci şi şapte de ani de independenţă, până pe vremea lui Laiot, fu răsplata acestei victorii". (Drăghicescu pag. 102).

Căzând iar în mâna Turcilor, aceştia o transformară în *sangiak* şi în scurt timp devine un punct însemnat atât militar cât şi comercial.

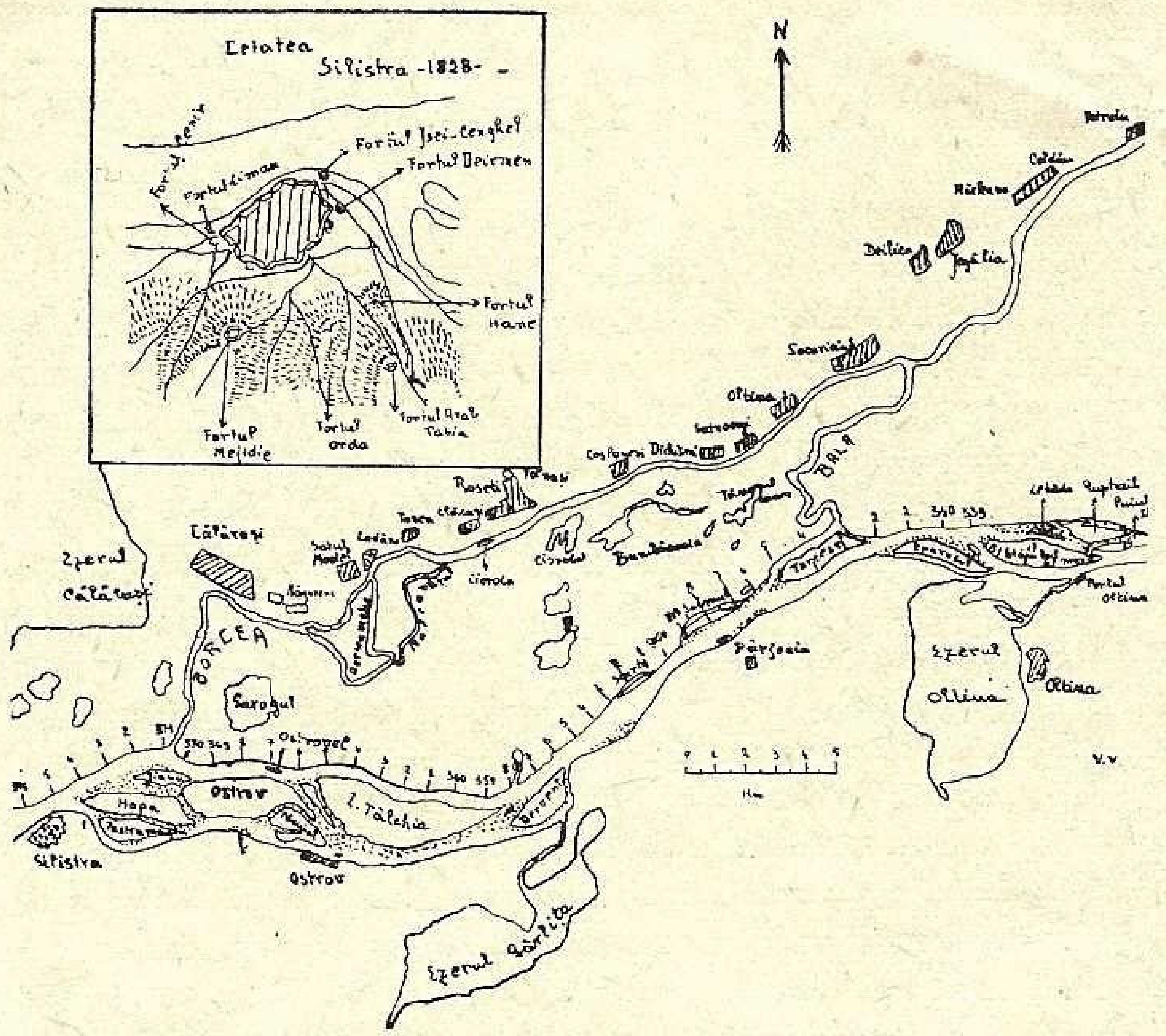
Mai repede ca înflorirea comercială, înfloresc san-

Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor, condus de d. M. Ghelmegeanu — o energie dinamică, bine intenţionat şi zelos de prestigiul corpului tehnic român, în spiritul vremii noui, poate să păşească energic la fapte positive şi lucrări de mare anvergură, vrednice de epoca *Regelui Carol II, primul constructor al ţării restaurate*.

Aceasta este, sau ar trebui să fie sensul principal al „Zilei Apei", sărbătorită la finele lui Iunie şi al *„Zilei Marinei"* prăznuită la 15 August.

Infăptuind aceste lucrări tehnice schiţate de noi mai sus, şi observând cu stricteţe *corelaţia dintre regimul silvic şi regimul apelor, pădurea condiţionând existenţa izvoarelor*, am cinsti aşa cum se cuvine *prin fapte, câte o zi a naţiunii*.

Ing. Insp. **C. CRISTEA**



Cetatea Silistrei și Dunărea până la Oltina.

țurile și meterezele, căci turcii fac din ea o cetate foarte bine fortificată. Sangiakul Silistra, se întindea pe țărmul drept al Dunării până la Cetatea Albă iar reprezentantul Sultanului, guvernatorul sangiakului era un bey. Cu timpul, acest sangiak căpătând importanță mai mare, guvernatorul ei ia denumirea de Pașa sau Seraschierul de Silistra. Capitala sau reședința însă se mută dela Silistra la Babadag. Cum am spus mai sus, în afară de desvoltarea militară, Silistra capătă o desvoltare comercială și găsim în ea până și o „factorie a locuitorilor din Raguza".

Din această cetate porneau Turcii toate campaniile peste Dunăre, la început ca amici ai țărilor românești, cum a fost expediția lui Bali-Bey în 1497, contra Poloniei. Această prietenie, după cum știm, nu dură prea mult și, în 1594, vedem o expediție a Chanului Tătarilor, care intră în Muntenia, însă cu greu scapă de Mihai care-l urmărește până sub zidurile Silistrei.

Vine apoi și rândul nostru și, în 1595, Banul Mihalcea ocupă *Drăștiorul (Silistra)*. Drăștiorul era numirea pe care o daseră românii Silistrei. Românii cari nu aveau artilerie, nu au putut să ia cetatea; se mulțumiră numai cu prada bogată: „dobândiră vestminte pentru vecie".

Acest lucru nu-l puteau uita Turcii și în 1599 au dat ordin lui Meemet, Pașa dela Silistra, de a pune un alt domn în locul lui Mihai. El trece Dunărea dar este bătut de Vornicul Dumitru și cu greu scapă în Silistra. Intre timp moare Marele Mihai, dar ginerele său Radu Șerban urmează calea lui și în 1603 profită de înghețul Dunării și trece pe ghiață cu 12.000 Români și 2.000 Secui și pustiește Silistra ; teama de a nu se desprinde ghiața, îl face să se întoarcă înapoi cu o pradă bogată.

Acum încep și Turcii să se gândească serios la transformarea țărilor românești în pașalâcuri și deaceea vedem la 1622 pe beiul Silistrei, Cantemir, trimes Domn în Moldova. El nu stă mult, căci, sub presiunea Poloniei, Turcii sunt nevoiți a-l rechema.

Dar timpurile merg înainte și interesele Rușilor încep să se ciocnească din ce în ce mai mult cu interesele Turcilor, iar țările noastre sunt rând pe rând cotropite când unii când ceilalți.

In 1772, „mândria otomană nu se putu uni cu cupiditatea rusească" și războiul porni din nou. Turcii aveau și o flotă sub comanda lui Căpitan Pașa Hassan Bey, care părăsi comanda flotei, luă comanda armatelor, rezistă în Silistra lui Romantzoff iar, apoi, luând ofensiva, îl aruncă dincolo de Prut.

Romantzoff revine în 1774, bate pe Turci, cucerește Silistra și războiul se termină cu pacea dela Cainardji.

Zilele cetății încep să fie numărate și după ce fu recucerită de Ruși în 1809, zidurile ei fură dărâmate în 1810 când împăratul Napoleon îi obligă pe ruși să părăsească țările dela Dunăre.

Dar, după cum Romanii nu putuseră nesocoti așezarea ei strategică și-i ridicaseră zidurile din nou, tot așa făcură acum și Turcii. Ingineri străini ridicară din nou zidurile cetății, făcând-o și mai tare prin alte lucrări în afara zidurilor. In schița alăturată vedem cum se prezenta noua cetate a Silistrei, cetate pentru care se luptară Rușii în 1828—29 și 1854, iar la 1877 trece pe planul al 2-lea și nu e părăsită de Turci decât la armistițiu.

Dacă avem timp, să facem o plimbare la fortul Arab-Tabia de unde avem o priveliște minunată ; în vale, vedem Silistra, iar drept înainte pe înălțimile Borcei se vede Călărași. Dunărea de aici ne pare o grădină minunată cu apă ce înconjoară insule cu forme ciudate și mai departe luciuri de ape ce apar dintre sălcii ascunzând cu îngrijire lacurile ce se țin lanț dela Dunăre la Borcea.

Să plecăm ; dela debarcader trecem spre malul stâng cât mai departe de întinsura dela capătul insulei *Hopa* și *Jianu ;* în dreapta lăsăm canalul *Ostrov* în mijlocul căruia apare *Insula Pastramagiu.*

Ajungem la km. 371 și *Gura Borcei ;* lăsăm *Borcea* în stânga noastră și apucăm pe brațul *Plosca,* canal navigabil pentru orice vase. Insula Jianu pare mare, întinsă și de nepătruns ca și numele ce-l poartă, dar iată că puțin înainte de km. 369 un canal mic ne arată că insula Jianu s'a terminat și de acum avem în dreapta insula *Ostrovul* sau *Ciopleacul.* Verdeața lasă locuri libere prin care se vede stuful sau bălțile Ostrovului. Pe țărmul stâng, sălciile ascund cu îngrijire lacurile ce se întind până la Călărași. Ne apropiem de Ostrov căci *Ostrovelul* a îngustat albia. Insula *Florica,* îngustă și lungă, pusă de a curmezișul Dunării, astupă, împreună cu coada Ostrovului, insula *Păcuiul cel Mare,* în fața căreia se găsește portul Ostrov. Acum suntem din nou într'un canal de verdeață ; insula Florica a făcut loc insulei *Tălchia.* Intre km. 363 și 362 malul se liberează de sălcii ca să ne arate, pe timpuri cu ape mari, o mare imensă galbenă, bălțile Borcei, sau, pe ape mici, stuful și păpurișul lor. Tălchia rămâne și ea în urmă ; ținem pe malul drept să ferim bancul din capătul insulei *Păcuiul lui Soare* sau *Dervent.* Să ne oprim la km. 355, să-i așteptăm pe aceia cari au luat-o pe brațul Ostrov.

Brațul Ostrov

Cum plecăm dela pontonul din Silistra, ținem pe malul stâng ca să ferim întinsura din capătul insulei Hopa, care dispare curând ascunsă de insula Pastramagiu. Malul stâng înalt și amenințător pare și mai înalt de pe luciul apei și ne gonește privirile spre întinsura de verdeață ce se întinde în stânga noastră. La km. 370, Pastramagiul lasă să se vadă coada insulei Hopa apoi canalul Hopa ce-o desparte de insula Ostrov ; ne apropiem de ea căci malul înalt a lăsat să se acieze o întinsură ce merge până aproape de Ostrov-sat și port. Insula Ostrov se strânge și face loc insulei *Păcuiul cel Mare.*

Ostrovul, numit odată și *Silistra nouă,* își trage numirea dela mulţimea de insule ce Dunărea face în faţa sa. Turcii îl numeau Ada-Kioi şi se crede că pe locul lui, în vechime, a fost *Sucidava*, lagărul, *legiunii XII* şi mai târziu al *legiunii V-a Macedonică*.

Să lăsăm şi Ostrovul sau bancul din josul satului la stânga; strângem mereu malul drept. Păcuiul lasă să se vadă coada insulei *Florica* şi apoi Tălchia ne ţine de urât până la Păcuiul lui Soare sau Dervent. Parcă sub ameninţarea lui, malul mai înalt a fugit departe pentru a face loc *Ezerului Gârliţa*, ca apoi să se apropie ameninţător, lăsând doar un canal mic între el, înalt şi falnic şi prăpăditul Păcuiul lui Soare. In faţă ne apare, din nou, Dunărea şi, luând pe cei dela km. 355, s'o pornim la vale.

Dunărea se lărgeşte; ne apropiem de malul stâng, să ocolim întinsătura de pe malul drept ce începe la km. 354 şi se termină în dreptul coadei insulei *Scurtu*.

Ţărmul stâng, desbrăcat, un moment, de verdeaţă, se îmbracă din nou şi deabia găsim gura canalului care formează insula *Şoimul*. Satul *Pârjoaia* îşi arată casele pe înălţime şi insula *Veriga* ne spune c'am trecut de el.

Din nou, Dunărea se desparte în două, o parte canal navigabil, alta *Gura Râului* sau *Balei*. Să poposim în insula Turcescul şi să aşteptăm pe acei cari au intrat pe Borcea.

Pe braţul Borcea

Dela km. 371 intrăm pe Borcea. In faţă, în depărtare apare oraşul Călăraşi; pe stânga se întinde câmpia mlăştinoasă a Călăraşilor presărată ici şi colo cu bălţi şi lacuri, iar mai sus, spre nord, se termină şi ea în Ezerul Călăraşi. Pe dreapta o salbă de verdeaţă ascunde lacurile *Sarogul, Selabosul* şi *Caracuda*. Borcea se lasă la dreapta şi iată-ne în faţa portului Călăraşi.

Multe au văzut în decursul vremurilor malurile îmbătrânite pe care acum se ridică oraşul Călăraşi. Să lăsăm pe colonelul Drăghicescu să ne vorbească cu marea sa erudiţie în limba vremii.

> „*Trecerea Dunărei de Alecsandru.* — Alecsandru se găsia la Dunăre în prezenţa unui corp de 10.000 pedeştri şi 4000 cavaleri, determinaţi a-i împiedeca trecerea fluviului.
>
> „Din ordinul regelui, burduşe fură confecţionate cu pieile corturilor şi umplute cu paie. Se reuni în acelaş timp o mulţime de bărci, pe care le luară de pe la locuitorii ţării, cari se serveau cu ele pentru pescărie, comerciu şi tâlhărie. Aceste preparaţiuni terminate, operaţiunea trecerii se efectuă prin surpriză: noaptea venită, 1500 cavaleri şi 4000 pedeştri trecură fluviul în un punct unde semănăturile, pe ţărmul opus, îi ascundeau de vederile posturilor inamice. In revărsatul zorilor, Alexandru dirige drumul său prin ţarine şi ajungând la ţărmul descoperit, pune în fugă pe Geţi, care se afundă în pustii.
>
> „Această trecere, a Dunării, fu considerată de scriitorii militari ca o stratagemă, surpriză şi trecere pe vase. Macedonenii cuprinseră cetatea, o dărâmară şi apoi se întoarseră peste Dunăre.
>
> „Expediţiunea lui Alecsandru în Dacia, în această ţară de voinici, nu a fost dictată de pofta de cuceriri, dar împinsă de gloria de a fi trecut peste undele Dunării, peste Istru, a cărui apă în vechime, împreună cu apa din Nil, se păstrau, în vase de aur, prin tesaurele împăraţilor, ca odoare preţioase, ca semn de suveranitate şi de putere.
>
> Oraşul get, cuprins de Alecsandru, am putea să-l căutăm, după opinia scriitorilor, lângă Călăraşi".

Numele de Călăraşi, se pare că-i vine dela faima cavaleriei ce se recruta de aici, faimă care ajunsese până la Veneţia, care a căutat să ia de aici cavalerie pentru lupta contra regelui Spaniei.

După cum Silistra a servit în decursul vremii, ca punct de plecare pentru toate operaţiile ce porneau spre ţărmul stâng al Dunării, la fel şi Călăraşii au servit ca punct de plecare pentru operaţiile ce se făceau spre ţărmul drept al Dunării. Şi aşa, după Romani, au trecut, pe maluri, când Turci când Ruşi.

Oraşul este aşezat pe deal şi domină cu privirea toată lunca Dunării, până la malul înalt al Dobrogei.

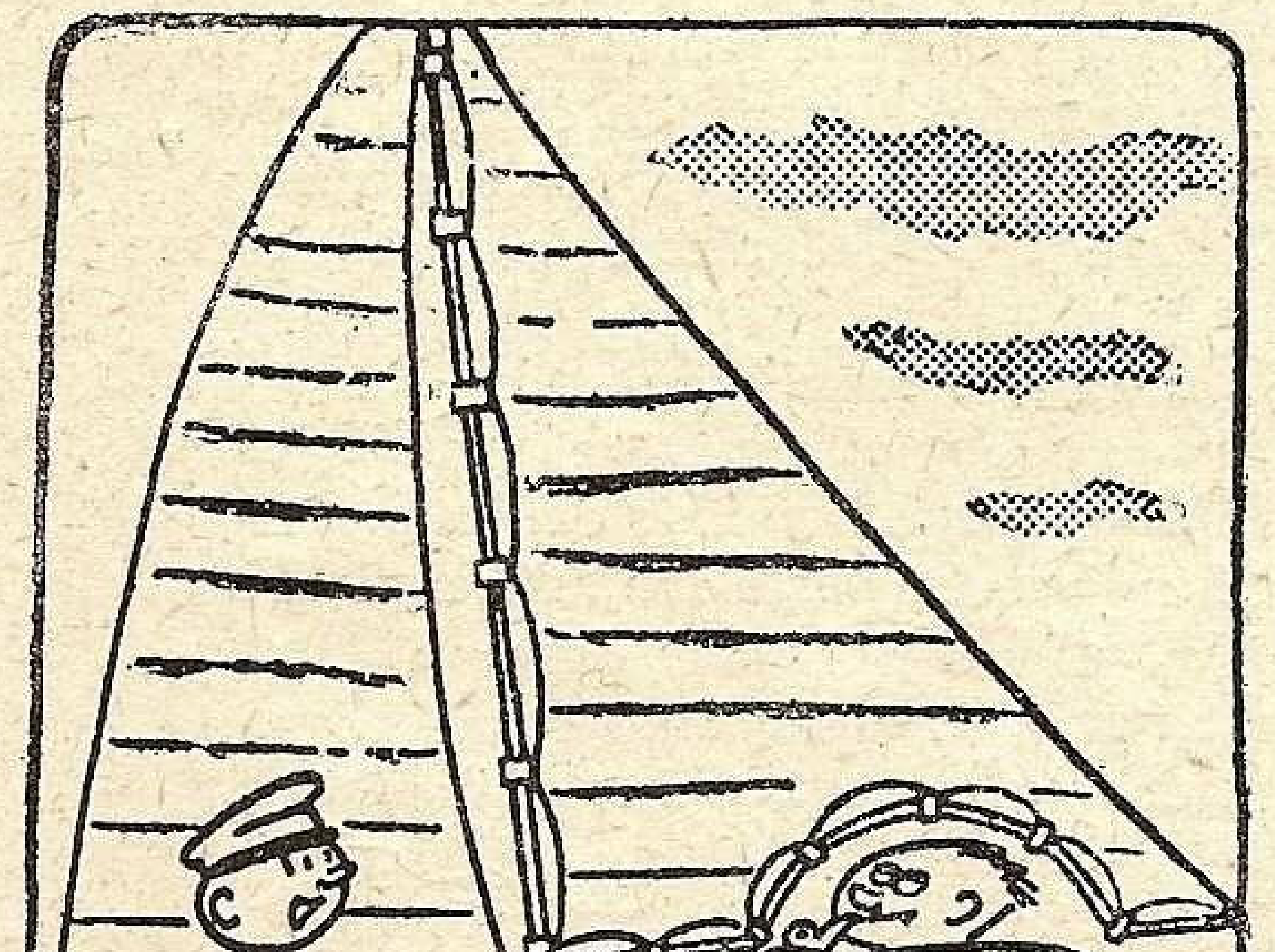
Plecăm la vale şi, după km. 95, lăsăm la dreapta Borcea veche şi ne continuăm drumul. Satele se ţin lanţ pe malul stâng, după cum se ţin lacurile şi bălţile pe malul drept.

In dreptul satului *Cadâna, Borcea veche* se uneşte cu *Borcea*, iar mai la vale şi braţul *Malcavăţul* vine la matcă, acolo unde răsare din apă insula *Cioroiului*, nume ce-l poartă şi o baltă. Trecem *Rosetti, Coslogeni, Dichiseni, Oltina* şi, după *Socariciu*, la km. 71, ne pregătim s'o luăm la deal pe Bala. Ţărmurile joase ne arată că suntem în mijlocul *Bălţii*, cum se numeşte în termen general câmpia din lunca Dunării. După multe coturi într'o parte şi alta, dăm de insula Turcescul care pare că vrea să astupe ieşirea Balei. O luăm pe lângă mal şi ieşim în Dunăre.

Luăm pe aceia care i-am lăsat în ostrovul Turcescul şi o pornim la vale. Ţinem pe malul stâng ca să ne ferim de întinsătura din capul *Iepuraşului* şi, cum trecem de km. 340, Dunărea se lărgeşte, lăsând să se vadă în depărtare mai multe braţe. Lăsăm în stânga bancul *Lebăda*, insula cu acelaş nume şi braţul *Rupturile* şi intrăm între insula *Strâmbul mare* şi *Iepuraşul*. Acum suntem în *braţul Oltina*; această trecere numită şi trecerea dela Oltina este destul de grea, dar geamandurile ne scot din încurcătură, căci ne arată pe unde trebue să mergem. Cum trecem de coada *Iepuraşului*, avem în faţa ochilor o arenă imensă, căci dealurile s'au depărtat din nou de Dunăre ca să facă loc *Ezerului Oltina*. Pe malul lui vedem şi oraşul cu acelaş nume. Ferim malul drept, în dreptul ruinelor şi iată-ne ajunşi în portul Oltina; oraşul nu se mai vede acum, căci este ascuns după deal.

V. V.

CARE E EXPLICAŢIA...



Pasagerul: *Inţeleg acum de ce eşti mai deştept decât alţii: ghiul ăsta modificat îţi menajează capul..*

Unui val

Din valuri mii ce se strivesc
La tine mi-am oprit privirea
Pe tine pus-am stăpânirea.
Te urmăresc

Tu vii încet, felin. O dungă
De apă care își-are-o țintă.
Se mlădiază, se alintă
și se alungă.

Te'ncurci în drum, dar tu împingi
Nainte tot. Te-agiți, și pare
Din ce în ce, că ești mai mare
și vrei să 'nvingi.

Pe coama ta, o spumă-apare
Ca un clăbuc, imens se 'ntinde.
Ca o ghirlandă, te cuprinde
în dantelare.

Cu greu pot ochii-mi să 'nsoțească,
Vijelioasa-ți haină albă,
Cu bobi de-opal, ce'n șir de salbă,
stau să sclipească.

Dar lângă țărm, te salți de-odată
Ca un nebun te-arunci de stâncă
Și-ți nimicești graba-ți adâncă
și disperată.

Flegmatic te primește malul.
. . . .
Intreb, în urmă doar c'o clipă,
Vârtejul alb ce se risipă.
— Unde e valul?

LILLA GIUȘCĂ SPERANȚIA

Tăcere...

A 'nmărmurit visarea 'ntre azururi,
Dorm undele 'necate în durere
Ca 'n basme adormite, în deapururi.
Tăcere 'n larg,... tăcere 'n zări,... tăcere!...

Sus, infinitele etern albastre
Jos, veșnic tainice mistere
Răsfrângerea luminilor de astre
Și 'n jur... și peste tot... tăcere!

Iar valurile veșnic călătoare,
Spre ceruri nu își mai îngână cântul.
Un fluturat de velă 'n larguri moare —
Mut stă în gol, și-agonizează vântul...

Stăpâna nopții, palida fecioară
De nesfârșita nopților veghere,
Apare 'n zări și, tristă, solitară,
Trimete 'n larguri valuri de tăcere!...

NAKY VAL

A noastră este marea!

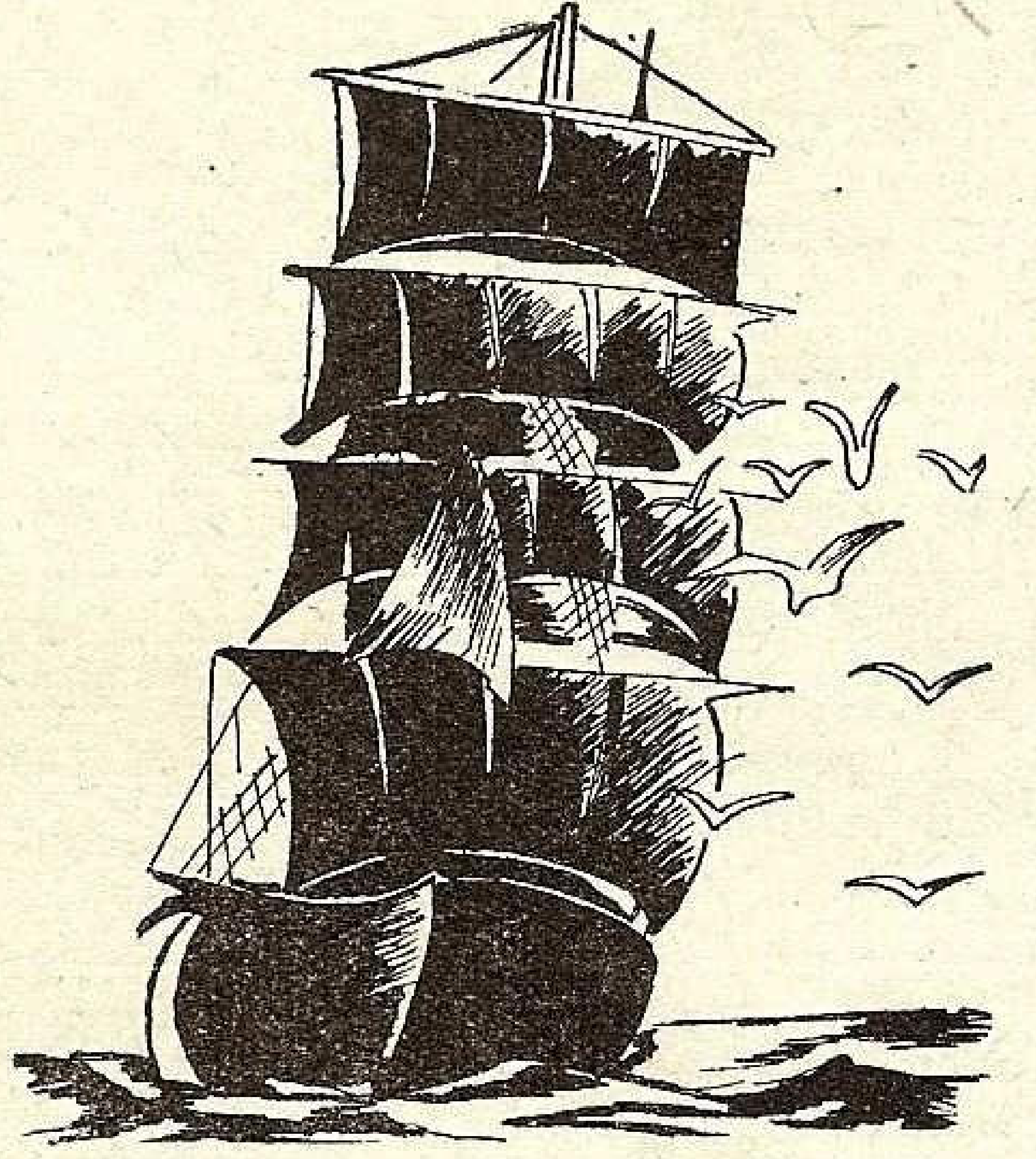
A noastră este marea cu funduri de mărgean,
Rotunde orizonturi și liniștiri turcheze,
Al nostru valul aspru și țărmul dobrogean
Și Dristorul lui Mircea cu thrace metereze.

Cu pânzele intinse pe Euxinul Pont,
Ne-om avânta să ducem în lume suflu dacic,
In cântec de sirene aliniați în front
De svelte torpiloare din Nistru până 'n Bàlcic.

Văzduhul ne va prinde sub vastele lui bolte,
Iar noi vom fi departe cântând balade dace;
Răsbind prin uragane deslănțuite în volte,
Să rotunjim destinul prezis prin vremi de Parce.

C'a noastră este marea cu funduri de mărgean,
Rotunde orizonturi și liniștiri turcheze,
Al nostru valul aspru și țărmul dobrogean
Și Dristorul lui Mircea cu thrace metereze.

V. OPRESCU-SPINENI



Crucea

Adaptare după *Blanchemain*

Odinioară când vedeam în drumul meu o cruce
La marginea vreunei ogrăzi, — în verde pădurice,
Mă intrebam: „Dece tabloul veselei priveliști
Intristându-l, un semn al morții trebue să-l strice?”

Iar mai târziu am văzut marea; pe țărmul ei vrăjit
Mi-apăru crucea... Și-abia atunci, târziu, am înțeles
Că'n viață încă, aninați de stâncile pleșuve
Marinarii, — depe brațele-i, nădejde au cules...

Și'n seri târzii, în pribegiri prin văile-mi iubite
Eu cuget că sub floarea proaspătă, cea mai frumoasă
Adeseori se-ascunde un sicriu; că vijelia
Deslănțue cumplita ei mânie, deopotrivă,
Pe cărări verzi, pe prund ca și pe stânci de vreme înegrite.

Slăvit să fie'n veci cel ce cu crucea mântuirii vine
S'o 'nalțe oriunde sufletul cernit pornit e să se 'nchine...

LIANA BELLU

DIN TOATĂ LUMEA

TRAFICUL COMPARAT AL CELOR 3 MARI CANALE KIEL — SUEZ — PANAMA

Anul	Kiel mii de tone	Suez mii de tone	Panama mii de tone	Observații
1929	24.244	26.120	23.242	Declin
1932	12.852	21.814	16.574	
1933	14.762	23.514	18.148	Creștere
1937	24.029	27.080	19.977	

Aceste cifre arată minunat barometrul economic mondial căci perioadele de scădere sau de creștere, corespund cu perioadele de criză sau de reînviere economică.

BERE IN LOC DE ȘAMPANIE

Sir William Wayland, deputat de Canterbury, a scris directorului șantierelor F. T. Everaard & Sons Ltd. din Londra, propunându-i ca, la lansarea navelor, sticla care se sparge de etravă, să nu mai conțină *șampanie, ci bere indigenă*. Conchide că ar fi și în nota timpului, această înlocuire, de vinuri străine importate, cu cea mai veche și mai tradițională băutură englezească.

Șantierele au adoptat propunerea, hotărînd ca la lansările navelor de pe cala lor, să fie întrebuințată câte o sticlă de bere din *Kent*.

Șampania este în mare pericol... ; într'adevăr ne putem aștepta să auzim și voci din alte țări cari să propună stropirea etravelor navelor construite acolo cu... vutcă, țuică, șliboviță, ouzo sau chiar... apă (după țara respectivă în care se află șantierul).

CEL MAI PUTERNIC FAR DIN LUME

In insula *Ouessant*, din apropierea coastei bretone, va fi înlocuit actualul far, cu un altul mai puternic, care a fost expus, anul trecut, la Expoziția Universală din Paris. Are o intensitate luminoasă de 500 milioane lumânări și bătaia la care va ajunge raza sa luminoasă este de 80 km.

Caracteristica farului este următoarea : *2 sclipiri albe de 2/10 secunde*, la interval de 10 secunde.

TRANSATLANTICE AERIENE

La 12 Octombrie, s'au ținut la Berlin, ședințele soc. de cercetări aeronautice *Lilienthal*.

Constructorul american *Sikorsky* a declarat că în 10 ani va exista un serviciu regulat de pasageri peste ocean, deservit de hidroavioane de 100 tone, cari vor lua la bord 100 pasageri și vor efectua parcursul Europa-America 15—18 ore.

CĂLĂTORIILE DE IARNĂ ALE ASOCIAȚIEI KRAFT DURCH FREUDE

Cu începere dela 1 Octombrie și până în Martie 1939 asociația Kraft durch Freude, va plimba cu 5 vapoare, 64.000 lucrători prin Mediterana.

La 1 Octombrie, a plecat din Hamburg, noua navă *Wilhelm Gustaloff*, împreună cu *Stuttgart*, spre Genova, urmând a face escale în *Madera, Tripoli* și *Napoli*.

Alte 3 vapoare, *Der Deutsche, Sierra-Cordoba* și *Oceana*, au plecat spre *Veneția*, la 15 Octombrie.

Din Noembrie și până în Martie, aceste nave vor face călătorii în largul coastelor italiene, jugoslave și elene.

ANAHITA SAU BERNICOT

Louis Bernicot

Iată două nume cari sunt strâns legate. Dacă e vorba de ANAHITA, trebue neapărat să spui că proprietarul ei este *Louis Bernicot*, căpitan de cursă lungă din 1908, născut în Bretania, la *Aberwrack*, în 1884, fost comandant de vapor la *Compagnie Générale Transatlantique* și fiu și nepot de marinari.

Iar dacă vorbești despre *Louis Bernicot*, nu se poate să nu adaogi că ANAHITA este yachtul său cu vele, lung de 12,50, de tipul cutter bermudian, cu care a făcut ocolul lumii, singur la bord timp de 21 luni.

Posesorii celor două nume devenite ilustre unul prin celalt, au dovedit în timpul acestei mari călătorii, că sunt bine și robust construiți.

Au plecat din Franța, dela *Carantec*, la 22 August 1936 ; prima escală, în colonia portugheză dela *Funchal* la 7 Septembrie. De aci a traversat Atlanticul ajungând la *Mar del Plata*. Mai departe, în strâmtoarea *Magellan*, la trecerea în Oceanul Pacific, a întâlnit o furtună

„ANAHITA", yachtul căpitanului de lungă cursă, Bernicot.

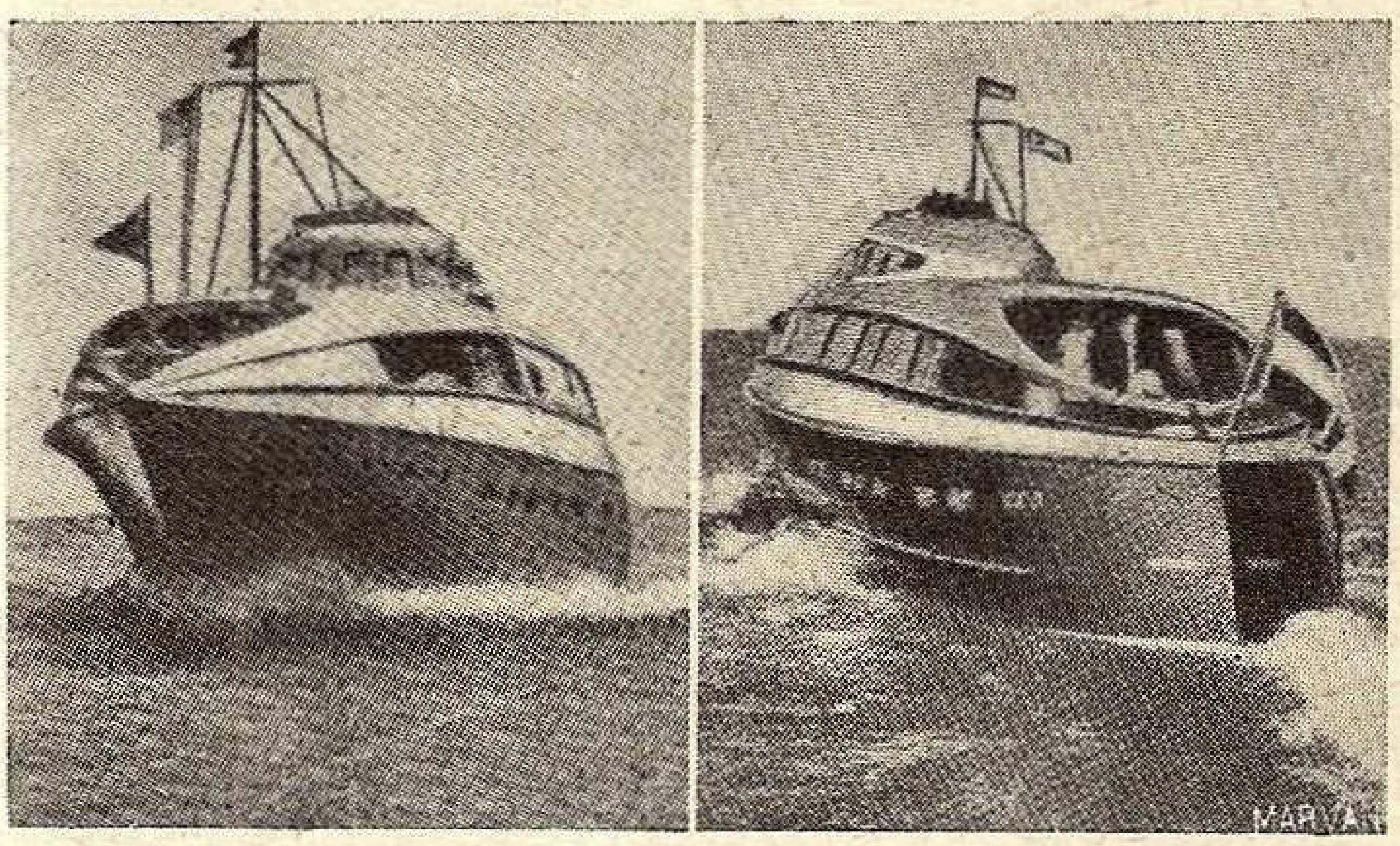
pe care cu mare greutate a învins-o. A mai făcut escale în minunata insulă *Tahiti* — paradisul atât de mult lăudat de alții și mai ales de predecesorul său pe aceste locuri, solitarul Alain Gerbault — apoi la *Réunion, Durban, Cap, Gabon, Azore* și însfârșit la 30 Mai anul acesta a intrat pe Gironda, acostând la *Verdon*, unde îl așteptau soția și prietenii.

Fapta comandantului *Bernicot*, este demnă de admirat și de invidiat, mai ales că la vârsta de 54 ani, semenii săi, pentru a-și păstra sănătatea, au nevoe de o viață mai regulată și fără sbucium și desigur că toată lumea și mai ales marinarii recunosc, că această călătorie, *singur la bord* este un continuu prilej de grijă și de sbucium.

YACHTUL Q. E. D. AL INGINERULUI FOKKER

Celebrul inginer constructor de avioane, *Fokker*, care se află în Statele-Unite, și-a construit un yacht original. Lung de 30 m., lat de 5,50 m., pescaj 1,37 m., deplasament 66 tone.

Forma yachtului este aerodinamică. Corpul a fost construit aproape în întregime dintr'un material special, rezistent dar ușor numit *Weldwood*, datorită căruia s'au putut câștiga 7 tone. Are 3 motoare cu 3 elici. Motorul central are 800 C. V., ar cele laterale, câte 600 C. V. Viteza atinsă a fost de 29 noduri. Mai are la bord și 2 motoare auxiliare *Ford*, pentru generatoarele de curent electric și pentru pompe. Are instalat și un stabilizator antiruliu, așezat într'o cavitate la centrul navei și format dintr'o elice de avion cu forme plate, în mărime de 3,35 m. diametru. Manevra hidraulică se face din camera de veghe.


Yachtul ing. Fokker, văzut din față și din spate.

Costul acestui yacht s'a ridicat la 50.000 lire.

PETROLIERE RAPIDE

Japonia continuă, cu perseverență, construirea de nave rapide. Noul petrolier *Itukusima-Maru*, construit la *Kobe în Kawasaki Dockyard*, pentru *Nippon Suisan Kabusiki Kaisha*, are în serviciu viteza de 19 noduri. Nava e înzestrată cu un motor Diesel-Kawasaki M. A. N. cu dublu efect, 8 cilindri de 720 mm. diametru și 1200 mm. cursă, 130 rotații la 10.000 C. V. efectiv.

De unde până în prezent, celelalte petroliere rapide, aveau câte 2 elici, acesta are numai una și aceasta s'ar părea că se datorește experienței, care ar fi dovedit că cele cu o elice oferă condițiuni mai bune și pentru funcționare și pentru economie.

TONAJUL MONDIAL NEARMAT

După ultimele statistici întocmite și publicate de fiecare țară, *Baltic & International Maritime Conference*, a stabilit că în toată lumea există peste 3.200.000 tone de nave nearmate (nave cu propulsie mecanică și mai mari ca 100 tone).

Dacă totuși urmărim cifrele trimestriale ale anilor trecuți se observă că situația anului 1938, nu este chiar așa de rea.

	1935	*1936*	*1937*	*1938*
Trimestrul Ianuarie	6507	4785	3704	1755
Trimestrul Aprilie	7283	4925	2965	2216
Trimestrul Iulie	6380	4818	2171	2547
Trimestrul Octombrie	5409	4107	1844	—
Total anual	25579	18635	10684	—

Toate cifrele de mai sus reprezintă mii de tone.

Pe țări, tonajul nearmat se prezintă față de tonajul total al flotei respective astfel :

Grecia	24,5%
Statele Unite	11,8%
Suedia	9,2%
Franța	7,7%
Letonia	7,7%
Norvegia	7 %
Danemarca	5,2%
Estonia	4 %
Finlanda	3,5%
Anglia	2,5%
Italia	2,2%
Germania	1 %
Olanda	0,5%
Restul țărilor	0,5%

Deci procentul general al dezarmării este de 4,8% pentru 66.871.000 tone de flotă.

SCURTĂ PRIVIRE ASUPRA MARINEI OLANDEZE

In 1898, Olanda avea o flotă comercială compusă din 139 veliere de 88.751 tone și 244 vapoare de 355.699 tone, adică un total de 383 nave și 444.450 tone.

Astăzi aceste cifre au evoluat astfel : 9 veliere de 3370 tone, 659 vapoare de 1.625.018 tone și 814 motonave de 1.226.994 tone adică 1482 nave cu 2.855.382 tone.

In 1898 flota olandeză reprezenta 1,67% din flota mondială, iar astăzi acest procent a devenit 4,21%.

Acum 40 ani capitalul investit de companiile de navigație era de 37 milioane fiorini, iar în 1938, a ajuns la 240 milioane, (în această cifră nu intră și rezervele companiilor).

CÂTEVA DATE ASUPRA CONSTSRUCȚIILOR NAVALE ITALIENE ȘI FRANCEZE

Dela 1 Ianuarie 1938, până la 1 Iulie, șantierele și arsenalele italiene, au lansat 24 nave de război, totalizând 20.616 tone (3 distrugătoare, 10 torpiloare, 11 submarine).

In aceiași perioadă, arsenalele și șantierele franceze au lansat 4 nave totalizând 4800 tone (2 distrugătoare și 2 avizouri-dragoare).

Aceste cifre sunt arătate chiar de o publicație franceză *Journal de la Marine Marchande*, așa că trebue să le credem.

INFORMAȚII — NOUTAȚI

Din Țară

Onomastica Măriei Sale Marelui Voevod Mihai

Cu prilejul onomasticei Marelui Voevod Mihai, Liga Navală, a trimis următoarea felicitare:

MĂRIEI SALE MARELUI VOEVOD MIHAI
DE ALBA-IULIA
Loco

Membrii Ligii Navale Române, cu prilejul zilei onomastice, respectuos, prin mine, urează Măriei Voastre, ani mulți cu sănătate.

Vice-Președintele Ligii Navale Române,
Amiral I. COANDĂ

La care s'a primit următorul răspuns:

DOMNULUI AMIRAL I. COANDĂ
Vice-Președintele Ligii Navale Române
Str. Eugen Carada, 7
București

DIN INALT ORDIN,

Am onoare a vă transmite Inalte mulțumiri Domnieivoastre și membrilor Ligii, pentru bunele urări exprimate Măriei Sale Marelui Voevod de Alba Iulia.

Adjutantul Măriei Sale Marelui Voevod Mihai
de Alba-Iulia,
Lt.-colonel D. DĂMĂCEANU

Avansare

D. contr'amiral *Bărbuneanu Petre*, comandantul Marinei Regale și vice-președinte al L. N. R., a fost avansat la gradul de vice-amiral.

Prin această avansare asigurându-se continuitatea în înaltul comandament ce-l deține, acum, mai ales, când independența financiară, prin crearea Fondului Național al marinei, dă putința realizării desăvârșite a programului naval, Liga Navală a trimis d-lui vice-amiral Bărbuneanu, următoarea felicitare:

„Domnule Vice-Amiral,

„Vă rugăm să primiți, din partea întregului comitet al Ligii Navale Române, cele mai călduroase felicitări, pentru meritata dv. avansare la cel mai înalt grad al ierarhiei militare, urându-vă să realizați împlinirea programului naval, pentru „menținerea neatinsă a tridentului lui Neptun“ pe Dunărea și Marea noastră“.

Vice-Președintele L. N. R.
Amiral I. COANDĂ.

Secretar General L. N. R.
C-dor A. NEGULESCU

la care s'a primit următorul răspuns:

„Vă mulțumesc cu deosebită afecțiune d-voastră și membrilor din Comitet pentru atențiune și vă asigur că voi veghea ca tridentul lui Neptun să fie neatins pe Dunăre și mare“.

Vice-Amiral BĂRBUNEANU PETRE

1939 L.N.R.

NU UITAȚI!

Cea mai frumoasă podoabă în casă
și cel mai frumos dar de Anul Nou este

Calendarul L.N.R.
PE ANUL 1939

L.N.R. 1939

Indurerați

— toți membrii Ligii Navale Române au luat parte la greaua încercare prin care au fost siliți să treacă d-nii Amiral I. COANDĂ, neobositul vice-președinte al L. N. R. și *Emanoil Bucuță*, inimosul membru în comitetul central, cari și-au pierdut tovarășele de viață.

Fie ca dragostea noastră a tuturor să le ușureze apăsarea sufletească și durerea cauzată de ireparabilele pierderi!

Inapoierea yachtului „Dris“

In numărul pe Septembrie al revistei noastre anunțam plecarea yachtului DRIS într'o călătorie pe Mediterană pentru două luni cu echipajul compus din cpt. Drimba, lt. Isbășescu (co-proprietari) și lt. Turcan.

Acum, avem bucuria să anunțăm că DRIS s'a înapoiat la *Constanța* la 28 Oct., adică după o călătorie de 78 zile în care timp a întâlnit și vreme bună dar mai ales vreme rea.

Porniți din *Constanța* la 11 August, au intrat în *Bosfor* la 14 August și au staționat la *Istambul* până la 20 August când au pornit spre *Grecia*.

La 25 August au ancorat în rada *Phaleron* unde au stat până la 10 Sept. când au pornit iar la drum pe sinilia Mediterană, având capul spre *Malta*. Aci, la 19 Sept., au intrat în portul *La Valetta* fiind primiți foarte călduros de autorități.

Fiind chemați telegrafic în țară, pornesc din nou la drum la 23 Sept. însă din cauza furtunilor și vânturilor potrivnice nu reuşesc să ajungă la Constanţa decât după o lună şi 5 zile în care timp au făcut escale de câte o zi la *Pireu* şi *Istambul* şi au întâmpinat în Marea de Marmara uraganul care a bântuit şi prin părţile noastre la 22—23 Oct.

Modul în care s'a comportat DRIS în această călătorie şi mai ales pe mare rea şi furtunoasă, a făcut ca echipierii să câştige aşa mare încredere în calităţile nautice ale yachtului încât acuma ei proectează o călătorie transatlantică.

D. ministru al Aerului şi Marinei apreciind dârzenia cu care aceşti ofiţeri de marină s'au străduit pentru construirea yachtului şi pentru realizarea în admirabile condiţiuni a călătoriei proectate, a ţinut să-i felicite personal.

Filiale nou întemeiate

Rezultatul propagandei noastre perseverente se accentuiază din ce în ce, graţie înţelegerii camarazilor noştri dela uscat şi a prietenilor din oraşele respective. Astfel primim următoarele dela:

TÂRGU MUREŞ.

„Am onoare a raporta că am înfiinţat la Tg. Mureş o *filială a Ligii Navale Române*, cu următorul comitet: general *Georgescu Pion*, preşedinte, comandantul Diviziei 20; lt.-colonel *Stravolca Iuliu*, vice-preşedinte; doctor docent universitar *Mitrea Mihail*, medic primar; medic primar dr. *Ursache*; dr. *Ştefan Eremia*; ing. *Octav*; cenzor: *Budu*; supleant: int. maior *Mirăuţă Nicolae*; *secretar*: int. căpitan *P. Stănoiu*; casier: adm. lt. *Al. Rotărăscu*.

„In ziua de 30 Octombrie, am avut întâia întrunire când s'au discutat cele ce se arată în alăturata ordine de zi.

„Luând cuvântul, subsemnatul, după ce am lămurit scopurile Ligii Navale Române, am expus în ce fel le putem realiza practic aci în Târgu Mureş.

„Intâia chestiune a desbaterilor a fost aceia:

„A. — A creării *unui* SPIRIT ROMÂNESC în tineret, a pregăti şi face ceva pentru tineret şi, pentru care, pregătind aceia ce din inimă doresc şi voiesc a realiza, să pot apoi să vin cu lucruri înfăptuite şi să le cer aderarea lor.

„In acest scop am arătat că e nevoe să înfiinţăm *tabere la mare* şi pentru realizarea acestui scop am numit imediat din adunare pe cei îndreptăţiţi a se ocupa cu această chestiune şi anume pe: revizorul şcolar, d. *Niţu*; unul din directorii liceelor din localitate, *d. Ciortea*; directoarea liceului de fete „Unirea", d-na *Maria Georgescu*; d-şoara *Leoveanu*, profesoară; prefectul judeţului, colonel *I. Dumitriu*; lt.-colonel *Stravolca Iuliu*, vice-preşedintele filialei.

„Arătând câştigul ce se obţine din punctul de vedere al sănătăţii, al legăturii cu *marea* şi lumea de acolo, al spiritului, am putut obţine chiar în şedinţă din partea d-lui lt.-col. Stravolca un loc la mare, la Eforie.

„Vom realiza fonduri pentru construcţie sau închiriere.

„In acest scop, directorul conservatorului, d. *Ionescu*, s'a şi angajat să dea un concert pentru strângerea fondurilor, iar d. revizor şcolar, a făcut propuneri interesante pentru şcolarii cei mici (colonii).

„Pentru înscrierea tineretului am hotărât o întrunire a directorilor şcoalelor, în acest scop.

„B. INNOT.

„Pentru a realiza deprinderea înnotului cu elevii, am destinat de acum pe cei care să se ocupe de realizarea strandurilor, bazinurilor de înnot, barări de braţe din Mureş pe anumite porţiuni.

„Am fixat cine urmează să se ocupe: d. primar medic general *Curta*; comandantul liceului militar „Mihai Viteazul"; ing. *Ciupe*; 2 membri din comitetul şcolar; comandantul regimentului 40 Artilerie; comandantul premilitarilor; comandantul străjerilor.

Am găsit profesori de înot.

„Am fixat pentru practicarea înotului pe timpul de iarnă, bazinul liceului militar.

„Primarul oraşului a făgăduit că va face stranduri comunale.

„Lt.-col. Stravolca a propus ca pe strandul premilitarilor să facem un bazin, pentru care a şi pus la dispoziţie suma rămasă dela lucrările premilitarilor; circa lei 150.000.

„Am reuşit şi în acest punct, să avem realizări sigure, ca şi la tabere.

„C. CONCURSURILE DE INOT ŞI CANOTAJ pe Mureş se vor face la timp (vara)

„D. Am anunţat EXCURSIILE ce vom pregăti: a) o *călătorie* la *Reghin* pentru a vedea fabrica de bărci; b) o *călătorie pe Mureş* până la Alba-Iulia cu escadra nautică a societăţii *„Mureş"* şi a societăţilor ungare şi evreeşti din localitate.

„E. Am fixat SEDIUL filialei, deocamdată la *Divizia 20-a*.

„F. Am hotărât să aranjăm câteva CONFERINŢE şi să cerem ori să aducem FILME CU SPIRIT MARINĂRESC.

„G. Am prevăzut să dăm un BAL în iarna aceasta pentru aviaţie şi Liga Navală Română.

„H. PISCICULTURA.

„O importanţă deosebită voesc să dau realizării de bazinuri pentru piscicultură, ajutându-mă de ceiace există şi, mai ales, de ce putem înfăptui, dacă vom găsi înţelegerea şi ajutorul material al membrilor.

„Aşezarea, pe această direcţie, de activitate, dacă colaboratorii ce mi-am ales vor fi tot aşa de însufleţiţi ca şi cel ce le-a dat acest impuls, ne va duce la realizarea de rezultate practice, folositoare şi care vor ridica prestigiul Ligii Navale Române şi mai ales va folosi întăririi elementului românesc, care are exemplu minoritar aici, unde e deja un spirit marinăresc tare.

„Societatea românească *„Mureşul"*, de nataţie şi canotaj, m'a ales preşedinte de onoare mai de mult şi cu ei vreau să-i cuprind pe toţi, adică şi pe minoritari — care sunt foarte bine organizaţi şi cu mijloace, — în filiala noastră.

„Raportând aceasta, asigur execuţia şi care va fi mai vie în sezon.

„Când voi avea nevoie de sprijin moral şi material am să-l cer, fiind sigur că nu voi fi refuzat.

„In numele filialei dela Tg. Mureş urez Marinei noastre şi sporire în tonaj şi *spirit marinăresc*, în deosebi acelor dela Liga Navală Română, care au ştiut chema şi îndrepta spiritele spre apele noastre".

Preşedintele Ligii Navale Române, filiala TG. MUREŞ,
General GEORGESCU-PION.

IAŞI.

In capitala Moldovei un comitet de iniţiativă, în urma apelului Ligii Navale Române, a hotărât înfiinţarea unei filiale. S'a convocat adunarea de constituire care a luat următoarele deciziuni:

„Adunarea găsind că înfiinţarea unei filiale a Ligii Navale Române la Iaşi este foarte bine venită şi justificată, a procedat la alegerea comitetului, după cum urmează:

„1. *Preşedinţi de onoare:* Excelenţa Sa Rezident Regal, g-ral *Negrutzy M.*; g-ral de Divizie adjutant *Tenescu Florea*, cdt. C. 4 A.; I. P. S. *Nicodim*, Mitropolitul Moldovei şi Sucevei.

„2. *Preşedinte activ:* g-ral *Georgescu Dumitru*, c-dantul reg. terit. al C. 4. A.

„3. *Vice-preşedinte:* g-ral *Ionescu C-tin*, primarul municipiului Iaşi.

„4. *Membri:* col. *Caracaş Sava*, pref. jud. Iaşi; prof. *Costăchescu Ioan*; insp. g-ral şcolar al ţinunului Iaşi; col. *Nădejde Vasile*, inspector al P. P., Iaşi.

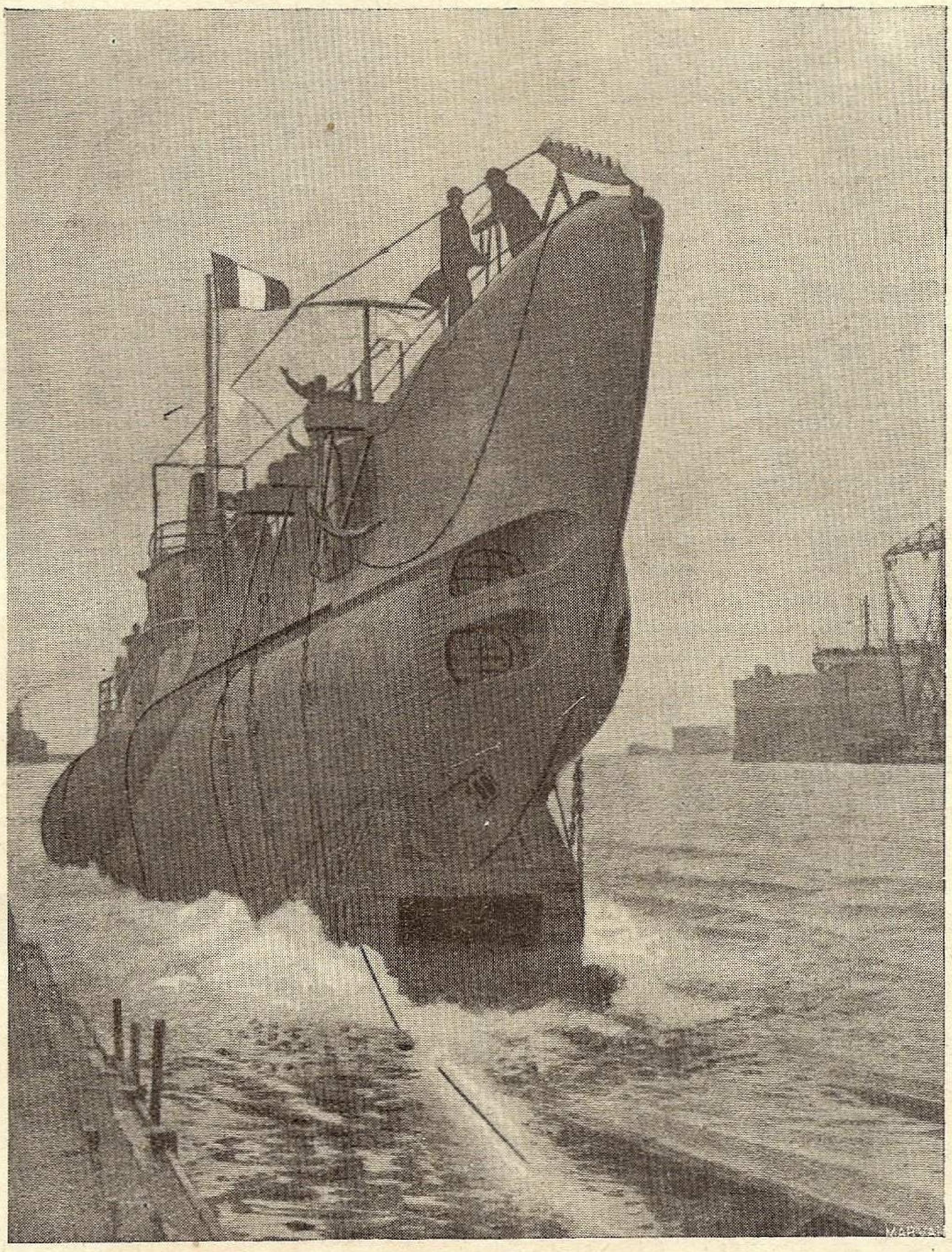
„5. *Secretar:* lt.-col. *Dinculescu Gh.*, şeful Statului Major al comandamentului 4 teritorial.

„6. *Cenzori:* int. lt.-col. *Cuba I.*, dela C. 4 A.; ajutor ad-tor financiar *Iliescu E.* dela serviciul de încasări şi plăţi, Iaşi.

„7. *Cenzori supleanţi:* ajutor adm. constatare Iaşi, *Emil Dan*; int. maior *Gheorghiu Ioan*.

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

BRAŞOV

La 10 Noembrie a. c., a luat fiinţă filiala L. N. R. din această localitate, cu următorul comitet:

1. Preşedinte: d-l g-ral *Carlaonţ Ioan;*
2. Vice-Preşedinţi: d-nii cons. *Diaconescu George* şi doctor avocat *Fabriţiu Herman;*
3. Membri în comitet: d-nii ing. *Ionică Ioan,* preşedintele Camerei de Comerţ şi avocat *Demetrescu Ştefan;*
4. Cassier: d-l lt.-col. *Konradt Martin;*
5. Cenzori: d-nii: director al Băncii „Albina", *Curcă George* şi contabil autorizat *Herghetz Ioan;*
6. Secretar: lt. *Niculescu Emilian,* din rez. Marinei Regale.

ROMAN.

In ziua de 30 Septembrie, 1938 a avut loc la Roman şedinţa de constituire a filialei Ligii Navale Române.

In discuţiile purtate, cu acest prilej, s'au hotărât următoarele:

„Având în vedere înaltul scop al Ligii Navale Române şi pentru a răspunde chemării acesteia, subscrişii ne-am adunat la Cercul Militar al garnizoanei Roman, unde am pus baza filialei Roman, conform art, 2 din Statut, alegând şi comitetul de direcţie, pe o perioadă de 3 ani, conform art. 41 şi 45 din Statut: preşedinte: *d. comand. al garnizoanei* Roman; vice-preşedinte: *d. prefect* al jud. Roman; membri: *d. primar al oraşului* Roman şi *d. comand. al regimentului 8 Art.*; cenzori: *d. preşedinte al Trib.* Roman şi *d. comand. al legiunii de străjeri* din Roman; supleanţi: *d. ad-tor finan. de constatare,* din Roman şi *d. director al Băncii Naţionale,* sucursala Roman; casier: *casierul reg. 8 Artilerie;* secretar: căpitan *Racoviţă I.* dela C. Div. 7-a.

„S'a hotărât ca sediul Filialei Ligii Navale Române să fie la Cercul Militar al ofiţerilor, Roman.

„După alegerea comitetului, domnul preşedinte a dat citire Statutului şi obligaţiunilor ce au membrii acestei filiale.

C. LUNG - MUSCEL

In ziua de 1 Octombrie a. c., a luat fiinţă, în această localitate, o filială a L. N. R., în frunte cu următorul comitet:

Preşedinte: d. lt.-col. *Baben Zaharia;*

Vice-preşedinte: d. maior *Ocrain Gh.;*

Membri: d. căpitan *Popescu Vasile* şi plot. maj. *Dragnea Apostol;*

Secretar şi cassier: d. plot. maj. ad-ţie *Vâlceanu I. Marcu.*

Monumentul Eroilor Marinari

Până la 1 Decembrie s'au adunat la Comandamentul Marinei următoarele sume:

Din vechiul fond			lei	25.289
Din vânzarea insignelor			„	49.156
Dela Preşedinţia Consiliului de Miniştri .			„	20.000
Prin d-l comandor Bărdescu Al., Dir. Constr. Navale			„	63.000
½ din solda pe o zi dela ofiţerii de marină .			„	30.107
Din valoarea listelor de subscripţie primite dela diferite unităţi ale armatei . .			„	49.485
Prin S. M. R., sumă strânsă cu ocazia vizitării de către public a motonavei „Transilvania"			„	252.820
Total general			„	489.857
Se reduce costul insignelor, 10.000 buc. a 5 lei	lei	30.000		
Cost hârtie, plicuri, etc. . . .	„	1.020	lei	31.020
Sumă rămasă, netto . .			„	458.737

BILETE DE VAPOR
PENTRU TOATE LINIILE DE NAVIGAŢIE
DIN EUROPA / AMERICA / ASIA / AFRICA / OCEANIA
CROASIERE
IN MEDITERANA, FIORDURILE NORVEGIEI, AFRICA DE VEST, INDIILE OCCIDENTALE, AMERICA, INDIA, JAPONIA
VOIAJE IN JURUL LUMII
ORICE BILETE DE CĂLĂTORIE ROMANE ŞI INTERNAŢIONALE PENTRU TREN ŞI AVION
ORGANIZAŢIA NAŢIONALĂ ROMÂNĂ DE VOIAJ ŞI TURISM
EUROPA
CENTRALA: BUCUREŞTI STR. DOAMNEI No. 1
AGENŢII IN TOATA ŢARA

Din Străinătate

ANGLIA

■ *Noui comenzi de nave.* — Amiralitatea a comandat încă 3 crucișătoare de 5450 tone (clasa Dido), la trei șantiere din *Birkenhead, Helburn on Tyne* și *Greenock;* 10 șalupe rapide de tip 1938 și 2 de un tip nou, au fost date în lucru șantierelor din *Plymounth* și *Southampton.*

Au fost lansate în cursul lunei August: nava-dragoare *Bramble,* nava-patruloare de escadră *Barcastle* și nava-bază de submarine *Forth* de 8900 tone, 17 noduri și 4 tunuri de 126 mm., precum și mai multe piese A. A.

Crucișătoarele *Manchester* și *Liverpool,* au terminat probele și au fost luate în primire de Amiralitate.

■ *Noui nave contra-avioane și contra submarine.* — 50 de distrugătoare vechi din timpul războiului (cl. V și W) vor fi renovate și transformate în *nave contra-avioane* și *contra-submarine.* Tuburile lanstorpile, au fost scoase. Vor fi armate cu 6-8 piese de 102 mm. A. A. și mitraliere.

Deasemeni vor fi transformate și cea mai mare parte a escortoarelor din clasa *Bridgewater,* construite între 1928-1931; acestea vor fi armate cu 6 tunuri de 120 A. A. și multe mitraliere.

BRAZILIA

■ *4 șantiere olandeze au terminat 5 motonave* de câte 4160 tone, pentru compania Lloyd Brasileiro. Ele se numesc *Farrapo, Bandeirante, Carioca, Janoadeiro* și *Inconfidente.*

Fiecare au câte 2 motoare de tip Stork în 2 timpi, cari dau viteza de 12 noduri.

CHINA

■ *Guvernul a plătit Statelor-Unite* o indemnizație de 264.884 dollari, ca despăgubiri, pentru avariile suportate de pachebotul *President Hoover,* în urma bombardamentului aerian din apele chineze.

COLUMBIA BRITANICĂ

■ *Șantierele navale germane,* au oferit livrarea unei canoniere portului Vancouver. Plata urmează a se face în natură, în lemn de construcție, valorând 7.337.000 fr. fr. Totuși afacerea se pare că nu are sorți de izbândă.

CUBA

■ *Anglia sprijină desvoltarea flotei comerciale cubane.* — Guvernul britanic a dat autorizarea de subscriere în Anglia a 3 milioane lire sterline, capital pentru *National Steamship Co. of Cuba.* Va fi o societate particulară înregistrată în Cuba, asupra căreia guvernul va avea dreptul de supraveghere.

Flota și tot materialul vor fi construite în Anglia și anume: *2 nave rapide de pasageri, a 10.000 tone, 2 nave mixte de 8000 tone, alte 2 de 6000 tone, 1 tank, 1 doc flotant, 2 rezervoare de petrol, 6 cargo-uri de 5500 tone, 4500 și 3500 tone.* Toată această flotă va fi afectată liniilor din Marea Caraibilor. Navele vor avea la început numai personal britanic însă în 20 ani va fi format la bord și personal cuban care va înlocui cu timpul pe englezi.

DANZIG

■ *De la 1 Octombrie,* s'a pus în aplicare o ordonanță care prevede că manipularea mărfurilor la navele mai mari de 250 tone, nu va putea fi făcută de echipaj cu mijloacele bordului.

FRANȚA

■ *Submarinul Pallas,* de 662/858 tone, a fost lansat la Havre de șantierele *Augustin Normand.* Va avea viteza 14/9,5 noduri și echipajul compus din 4 ofițeri, 28 maeștri și marinari.

■ *Cel mai mare petrolier din lume,* va fi construit de *Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire,* pentru C-ie Navale des Pétroles. Va fi un tanc de 30.000 tone, având 176 m. lungime, 22,50 lărgime, 9,75 pescaj 14/15 noduri viteză. Corpul va fi sudat electric.

■ *Vizita navei-școală argentiniene.* — Fregata *Presidente Sarmiento,* a făcut escală la Bordeaux, în cursul călătoriei de instrucție, pe care o execută în Atlantic cu ofițerii-elevi.

■ *Nașa chiurasatului* de 35.000 tone *Richelieu,* va fi soția unui lucrător din Arsenal, care are copii mulți. Această hotărîre a fost luată de Ministrul Marinei d-l *Campinchi.*

■ *Patru mari petroliere,* au fost cumpărate de *Compania Worms.* Sunt motonave de 14500 tone, construite în Danemarca, în șantierele *Burmeister & Wain.* Două din ele *Actor* și *Argus,* a aparținut Soc. *Neptune Shipping Ltd. din Panama.*

■ *Noua călătorie a crucișătorului Jeanne d'Arc,* are următorul program: 4 Octombrie, plecarea din Brest, 7—10 Oct., la *Casablanca,* 13—15, la *Port Etienne,* 16—20 la *Dakar,* 22—27 la *Freetown,* 27—31 la *Conakry,* Trinidad dela 10—16 Noembrie, *Martinica* 17 Noembrie. Restul itinerariului nu se cunoaște încă.

■ *Normandie,* marele transatlantic francez, va face și în iarna aceasta o călătorie specială mai ales pentru turiștii americani și anume, dela New-York va face escală la *Cristobal,* la intrarea Canalului Panama; călătorii vor face aci o escursiune în orașul Panama. La întoarcere se vor opri la *Guayra* în Venezuela, de unde pasagerii vor face o plimbare cu automobilul până la *Caracas* (la 70 mile de portul Guayra).

Plecarea din New-York a fost fixată la 4 Februarie cu itinerariul: *Cristobald, Fort-de-France — Rio de Janeiro, La Guayra și Nassan.* Inapoierea la New-York va fi la 1 Martie.

■ *Un nou Normandie.* — In cercurile maritime franceze se discută cu insistență, construirea încă a unui mare transatlantic care ar fi mai mare, mai rapid, mai puțin luxos, destul de confortabil și cu instalații cât mai acceptabile pentru călătorii turiști și de cl. III. decât *Normandie.*

■ *Yachtin-gul* a avut foarte mulți amatori anul acesta pe Riviera franceză. Unul dintre redactorii revistei *Le Yacht* mărturisește că nici odată nu a văzut pe coasta de Azur atâtea yachturi de diferite mărimi, între cari desigur că cel mai mare număr îl formau cele de mic tonaj. In general tineretul socotește acum yachtingul nu ca o distracție, ci ca un sport, așa cum de altfel și este.

■ *Doctrina navală a Franței.* — *Liga Maritimă* și *Colonială* a publicat un manifest care exprimă o doctrină pentru marina de război. El are următorul cuprins:

„Franța are nevoe de o marină de război pentru a-și apăra frontierele maritime și coloniile, pentru a asigura securitatea drumurilor sale imperiale, pentru a-și protegui marina de comerț și orice alte interese.

Obligată la sacrificii mari pentru a-și apăra frontierele terestre, ea nu poate rivaliza cu puterile navale cari n'au aceleași obligații; totuși ea trebue să dispună de o flotă destul de puternică pentru a putea ține piept vitejește pe mare oricărei națiuni care nu o depășește prea mult în populație și bogății, și în acelaș timp destul de tare pentru ca alianța cu ea să fie prețioasă chiar pentru cele mai mari puteri navale.

Pe de altă parte, ea ar putea avea de luptat în mări sau oceane diferite, unde ar avea eventuali adversari; deci ea nu poate fi constituită pentru operațiuni speciale, neavând sorți de sbândă decât într'o mare determinată; ea trebue să fie prin esență o marină echilibrată, aptă să lupte singură sau în colaborare cu o marină străină pe toate mările și oceanele.

Această doctrină corespunde cu aceia a Statului-Major-General al marinei care a fost expusă în *Revue Militaire Generale* din luna Ianuarie astfel: *„Franța, putere mondială, este obligată să urmeze o politică mondială și puterea flotei sale este în funcție de această politică. Guvernul trebue să-și conducă politica sa externă așa fel ca în caz de război să aibă concursul forțelor țărilor cari au interesele legate de ale noastre. Dar chiar dacă vom fi singuri sau* *ajutaţi, va trebui mai întâi şi mai ales să contăm pe noi înşine. Nu vom fi ajutaţi, decât dacă vom fi tari. In situaţia internaţională presentă, drumul nostru este trasat: trebue să avem o flotă cel puţin tot atât de puternică ca şi cea mai puternică flotă din Europa continentală.*

■ *Numele nouilor nave. — D-l César Campinchi a făcut cunoscut* presei numele nouilor nave.

Un chiurasat de 35.000 tone va fi botezat *Clemenceau* iar altul va primi numele *La Gascogne*.

Un port-avion de 18.000 tone se va numi *Joffre*, alt port-avion de 18.000 tone se va numi *Painlevé*.

Două crucişătoare de 8000 tone, vor purta numele vice-amiralului mareşal *Châteaurenault* şi al contelui *Guichen*.

Trei submarine vor fi botezate cu nume de insule din colonii: *La Martinique, La Guadeloupe, La Réunion*.

4 avizouri-dragoare vor purta numele a 4 marinari eroi din războiul 1914—1918: *Contr'amiral Senès*, care s'a dus la fund odată cu nava sa „Leon Gambeta", nevoind să se salveze; comandor *Rageot de La Toucke* care s'a scufundat cu „Bouvet" pe care era comandant; *Enseigne Ballande*, eroul apărător al consulatului francez la Casablanca, care s'a scufundat cu „Leon Gambetta" şi *Matelot Leblanc*, care şi-a dat sufletul cântând Marseillaise-a.

FILIPINE

Guvernul Insulelor Filipine a comandat în Italia, la *Cantieri Riuniti dell'Adriatica din Montfalcone*, 3 nave de pasageri.

Deasemenea alte 3 nave au fost date în lucru unor şantiere din Kiel.

GERMANIA

■ *Nava-Şcoală cu vele a companiei Hapag, Admiral-Karpfanger*, a dispărut fără urmă în călătoria de întoarcere din Australia.

Această frumoasă corabie cu 4 catarge, de 2853 tone, a fost construită din oţel la *Bremerhaven* în 1908 pentru *Association Maritime Belge*, servind multă vreme ca navă-şcoală. Anul trecut a fost cumpărată de Hapag pentru a folosi ca navă şcoală pentru personalul necesar vapoarelor societăţii. In acelaş timp făcea şi transporturi de mărfuri din mările sudice în Europa.

La 8 Februarie a plecat din *Port-Germain* (Australia) cu grâu spre *Falmouth, Plymouth şi Quenstown*. La 1 Martie era în punctul de latitudine sudică 51⁰ şi longitudine estică 172⁰. Se pare că a avut o avarie la motorul auxiliar, din care cauză nu a mai funcţionat nici radiotelegrafia (utiliza curent electric dela dinamul bordului care era pus în funcţiune de motorul auxiliar al navei). E foarte probabil că a lovit vreun gheţar în apropierea capului Horn.

■ *Construirea unui supertransatlantic.* — Ziarul *Der Deutsche Volkswirt* scrie că pentru prestigiul Germaniei va trebui să se construiască un mare transatlantic care să întreacă pe cele existente. Această navă ar avea 90.000 tone şi ar fi construită pentru *Norddeutscher Lloyd* chiar de anul viitor.

ITALIA

■ *Sforţările făcute de şantierele* italiene pentru a acapara lucrări din străinătate sunt foarte interesante de semnalat. Astfel *Journal de la Marine Marchande*, anunţă că şantierele italiene ar negocia cu guvernul român pentru construirea de nave pentru un total de 25.000 tone cari ar fi plătite 60% în petrol. Deasemenea ar mai fi în tratative cu Danemarca pentru construirea a 2 motonave de 15.000 tone, destinate liniei *Copenhaga-New-York*, cari ar fi plătite 50% în peşte.

Idem ar fi în tratative şi cu Mexicul pentru schimb de nave, contra petrol.

■ *Sporirea flotei militare.* — In luna August au fost lansate următoarele nave: la Livorno, distrugătorul *Ascaro*, distrugătorul *Carabiniere* la Riva Trigoso (Geneva), submarinul *Morosini* la Manfalcone distrugătorul *Fuciliere* la Ancona. Aceste distrugătoare au 2000 tone deplasament, 40 noduri viteză, 5 tunuri de 120 mm. şi 4 mitraliere A.A. de calibru mare, iar submarinul *Morosini* este de tipul 1025 tone şi viteză 18 noduri.

■ *Comenzi noui.* — In diferite şantiere a început să fie pusă pe cală o serie de 12 crucişătoare mici, de 3500 tone şi 39 noduri viteză. Armamentul va cuprinde 6—8 tunuri de 136 (noul calibru introdus), tuburi lanstorpile şi mine. Intreaga serie va fi terminată în 2 ani. Navele vor purta nume din istoria antică: *Regulus, Scipione Africanul, Marius, Sylla, Paul Emilius, Pompejus, Augustus, Drusus, Agrippa, Tiberius, Germanicus* şi *Trajanus*.

■ *Cele 12 ecleroare oceanice* pe cari Italia şi-a propus să le construiască în timpul record de 22 luni, vor fi aproximativ de tipul marilor distrugătoare franceze însă tonajul lor va fi mărit (deplasament 3600 tone) din cauză că vor fi înzestrate *cu un blindaj de centură* în dreptul regiunilor vitale ale navei (grosimea va atinge şi 75 mm. Aceste nave vor avea 100.000 C. V. 40 noduri şi 8 tunuri de 136 mm.

JUGOSLAVIA

■ *Societatea de navigaţie jugoslavă va fuziona cu societatea de navigaţie sârbească, înainte de luna Martie 1939.* — Această măsură a fost hotărâtă de guvern. Noua societate va avea un capital de 300 milioane dinari.

■ *Marina de război are 8 vedete torpiloare noui, construite în Germania.* — Corpul din lemn, deplasament 60 tone, motoare cu benzină de 3000 C.V., viteză 38—40 noduri. 2 tuburi lanstorpile îndreptate spre prova şi 2 mitraliere A.A. la pupa.

■ *Comandă de distrugătoare în Germania.* — Presa franceză se arată nemulţumită de faptul că, deşi Franţa prin *Chantiers de la Loire*, a contribuit la înfiinţarea unui şantier important la Split (unde au fost construite distrugătoarele *Zagreb* şi *Ljubliana)* totuşi guvernul jugoslav ar intenţiona să comande în Germania 10 distrugătoare. Aceiaşi presă dă oarecare justificare Jugoslaviei, acuzând săptămâna de 40 ore din Franţa, care ar face ca orice comandă să fie executată cu mare întârziere.

JAPONIA

■ *Desvoltarea flotei comerciale.* — Din 1930, flota de comerţ, a crescut cu peste 700.000 tone.

In 1930 tonajul a fost	4.316.804
„ 1934 „ „ „	4.072.707
„ 1938 „ „ este	5.006.712

Din 1930 până în 1934, tonajul a scăzut, însă din 1935 creşterea s'a accentuat an de an.

Situaţia navelor de comerţ este acum următoarea:

Nave sub 5 ani vechime	1.180.514	tone
Nave dela 5—10 ani	560.370	„
„ „ 10-15 „	339.071	„
„ „ 15-20 „	1.298.969	„
„ „ 20-55 „	792.428	„
„ peste 25 „	635.360	„

din care rezultă că noile construcţii se fac într'un ritm destul de pronunţat.

■ *Noul cargo Kin-Ka-Maru*, construit la *Kobe* de *Kawasaki Dockyard* pentru *Kokusai Line* este destinat unui serviciu rapid între Japonia şi New-York. Are 9000 tone, 155 metri lungime, 19 m. lăţime, 8,50 pescaj, viteză la plină încărcătură 17 noduri, iar la probă 21,55. Motoare M.A.N. Kavasaki cu 8 cilindri. Elicea este cu pas variabil. Va fi un foarte bun crucişetor auxiliar de război. Este al şaselea cargo rapid-modern al companiei *Kokusai Line*.

■ *Japonia orientală, cu Tokio* şi *Yokohama*, a fost răscolită de un taifun de o violenţă nemaipomenită din 1905.

La Yokohama, la nave mari, între cari şi pachebotul englez *Chitral* de 15.000 s'au rupt legăturile cu cheul şi luate în derivă au eşuat în alte părţi ale portului.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)

bombardament ale Marinei au plecat din *San-Diego* în *Hawai* parcurgând fără escală pe deasupra Pacificului 4100 km. în 17 ore 21 minute.

TURCIA

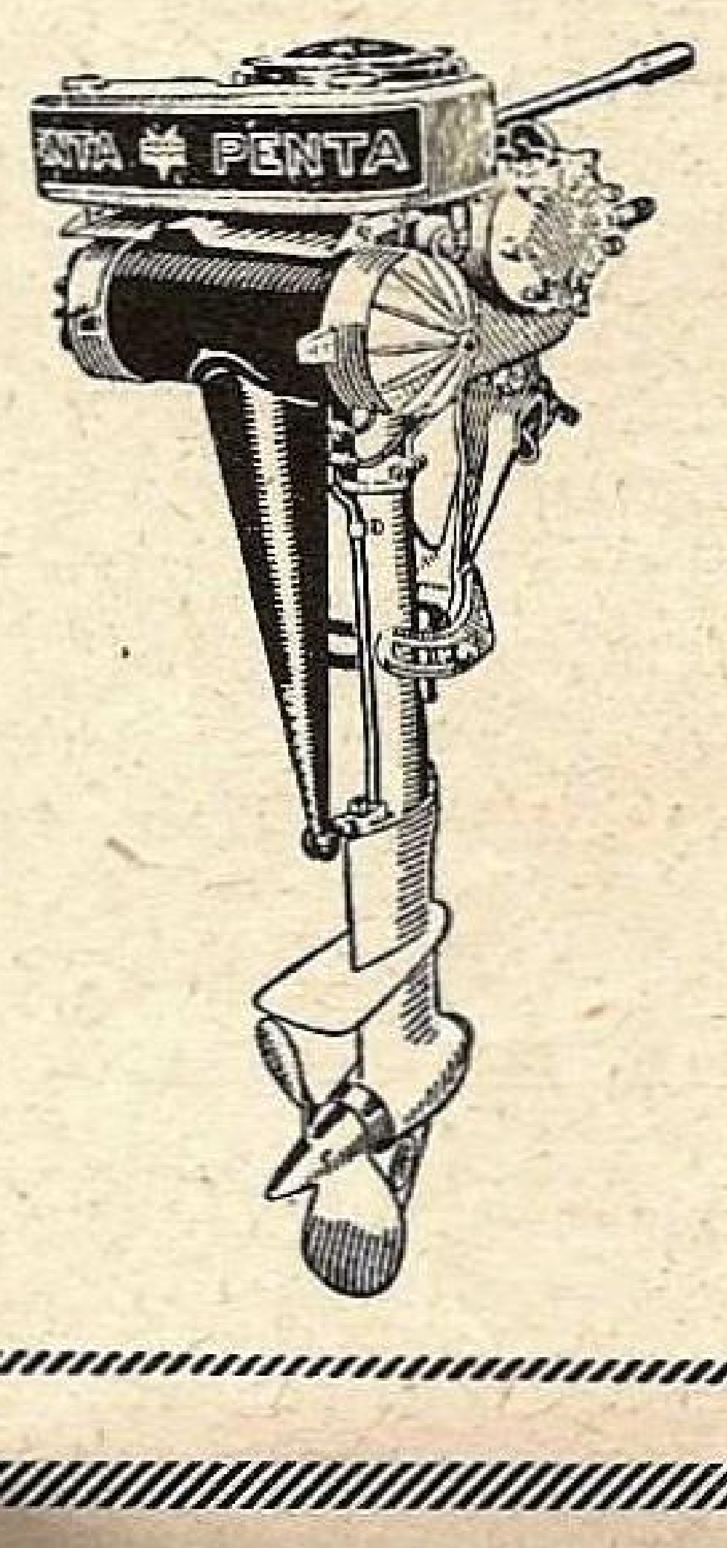
- *Programul de desvoltare maritimă* (construirea de noui porturi şi cumpărarea a 28 vapoare) se află într'o fază activă. Acest program este repartizat pe 4 ani şi executarea lui se ridică la 2 miliarde franci obţinute prin împrumuturi mai ales de Anglia.
- *Marakaz* şi *Suval* sunt două vapoare noui de pasageri, construite de Turcia în Germania şi sosite de curând în ţară.
- *Planul quadrienal de desvoltare* a Marinei şi porturilor a fost anunţat de primul ministru; acest plan prevede o cheltuială de 10 milioane lire otomane.

U. R. S. S.

- *Noul crucişător Kirow de 8500 tone,* construit la Leningrad, urmează să intre în serviciu. Incă trei unităţi din acelaş tip ar fi în construcţie şi alte trei în stare de proect.

Portavionul *Krasnaya Znampre* de 12.000 tone a intrat în serviciu.

- *Epuraţia în înaltul comandament al Marinei continuă.* Cronicarul revistei *Le Yacht,* spune că încă nu se ştie ce s'a întâmplat cu *Smirnov,* fostul comisar al Marinei şi cu directorul politic al flotei. Vina care le-o atribue ziarul *Flotei Roşii* ar fi faptul că aceştia făceau parte dintr'un curent, care se opuneau la construirea navelor mari de linie, pretinzând că erau suficiente numai avioane şi submarine. Această teză ar fi fost inspirată de inamicii poporului.



Uzinele **PENTA** Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11—$3^{1}/_{2}$—5 C. P.; K 21 7—10 C. P.
L 41—12—16 C. P.; A 4—20—30 C. P.
precum şi mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acţionate cu benzină, petrol sau motorină
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
Bucureşti, Cal. Victoriei, 86

Totalul stricăciunilor portului Yokohama a fost evaluat la 5 milioane yeni. Taifunul s'a deplasat cu o viteză de 100 km. pe oră.

LETONIA

La Liepaja, instalaţiile portului de război au tot utilizajul necesar pentru construcţia şi lansarea navelor, dar din cauza lipsei de capital, totul a stagnat până acuma. Armatorii letoni au constituit o societate anonimă de transporturi maritime şi cu acest prilej şantierul a putut să-şi reia activitatea. Către sfârşitul anului se va pune pe cală o motonavă lungă de 95 metri.

MEXIC

Schimb de mărfuri în natură. — De când statul a făcut marea schimbare în regimul petrolului, guvernul face afaceri interesante cu alte ţări decât cu acelea cu care era obligat economiceşte mai înainte. Astfel, cu Germania face următorul schimb : *lunar 2 vapoare cu produse petrolifere contra hârtie de ziare şi alte fabricate germane.*

Cercurile comerciale americane sunt foarte neliniştite de aceste sisteme mexicane cari de ex. pentru luna Iulie 1938 reprezintă o scădere a traficului în America, de 60% faţă de Iulie 1937.

NORVEGIA

■ Amiralitatea norvegiană a comandat şantierelor *Nylands Verksted* din Oslo, două dragoare de 350 tone, lungi de 51 metri, largi de 7 m., pescaj 1,88 m., două maşini cu vapori, viteză 13,5 noduri 1400 mile rază de acţiune cu 9 noduri, 1 tun de 37mm. A.A. şi 2 [illegible]

GERMANIA

■ *Nava-Şcoală cu vele a companiei Hapag, Admiral-Karpfanger,* a dispărut fără urmă în călătoria de întoarcere din Australia.

Această frumoasă corabie cu 4 catarge, de 2853 tone, a fost construită din oţel la *Bremerhaven* în 1908 pentru *Association Maritime Belge,* servind multă vreme ca navă-şcoală. Anul trecut a fost cumpărată de Hapag pentru a folosi ca navă şcoală pentru personalul necesar vapoarelor societăţii. In acelaş timp făcea şi transporturi de mărfuri din mările sudice în Europa.

La 8 Februarie a plecat din *Port-Germain* (Australia) cu grâu spre *Falmouth, Plymouth şi Quenstown.* La 1 Martie era în punctul de latitudine sudică 51° şi longitudine estică 172°. Se pare că a avut o avarie la motorul auxiliar, din care cauză nu a mai funcţionat nici radiotelegrafia (utilza curent electric dela dinamul bordului care era pus în funcţiune de motorul auxiliar al navei). E foarte probabil că a lovit vreun gheţar în apropierea capului Horn.

■ *Construirea unui supertransatlantic.* — Ziarul *Der Deutsche Volkswirt* scrie că pentru prestigiul Germaniei va trebui să se construiască un mare transatlantic care să întreacă pe cele existente. Această navă ar avea 90.000 tone şi ar fi construită pentru *Norddeutscher Lloyd* chiar de anul viitor.

ITALIA

■ *Sforţările făcute de şantierele* italiene pentru a acapara lucrări din străinătate sunt foarte interesante de semnalat. Astfel *Journal de la Marine Marchande,* anunţă că şantierele italiene ar negocia cu guvernul român pentru construirea de nave pentru un total de 25.000 tone cari ar fi plătite 60% în petrol. Deasemenea ar mai fi în tratative cu Danemarca pentru construirea a 2 motonave de 15.000 tone, destinate liniei *Copenhaga-New-York,* cari ar fi plătite 50% în peşte.

Idem ar fi în tratative şi cu Mexicul pentru schimb de nave, contra petrol.

■ *Sporirea flotei militare.* — In luna August au fost lansate următoarele nave : la Livorno, distrugătorul *Ascaro,* distrugătorul *Carabiniere* la Riva Trigoso (Geneva), submarinul *Morosini* la

PANAMA

■ *Traficul în anul 1937—38* este arătat de *Board of Trade Journal* ca fiind de 28.058.109 tone, adică cu 566.487 tone faţă de anul precedent. Proporţia mărfurilor americane a fost de 35,3% iar a celor engleze de 25,9%.

■ *In timpul exerciţiului* dela 1 Iulie 1937 la 30 Iunie 1938 au trecut în total prin canal 5524 vase având 28.058.109 tone faţă de anul trecut când aceste cifre erau 5387 şi 27.491.622 tone. Traficul de mărfuri a fost însă de 27.385.924 tone, deci mai mic decât anul trecut (28.108.375 tone).

PERU

■ *Guvernul peruvian* a semnat un contract cu o antrepriză americană pentru construirea unui nou port la *Matarani,* în sudul ţării. Valoarea lucrărilor se ridică la 22 milioane de soli.

SIAM

■ *Marina de război* din 1935 până în prezent a comandat în Italia 7 navi de război.

De curând ar fi comandat şantierelor din San Marco, Trieste, două nave de luptă de 10.000 tone.

Deşi până la război marina siameză nu prea conta, de câţiva ani remarcăm un avânt demn de invidiat.

SPANIA

■ [illegible] arată nemulţumită de faptul că, deşi Franţa prin *Chantiers de la Loire,* a contribuit la înfiinţarea unui şantier important la Split (unde au fost construite distrugătoarele *Zagreb* şi *Ljubliana)* totuşi guvernul jugoslav ar intenţiona să comande în Germania 10 distrugătoare. Aceiaşi presă dă oarecare justificare Jugoslaviei, acuzând săptămâna de 40 ore din Franţa, care ar face ca orice comandă să fie executată cu mare întârziere.

JAPONIA

■ *Desvoltarea flotei comerciale.* — Din 1930, flota de comerţ, a crescut cu peste 700.000 tone.

In 1930 tonajul a fost	4.316.804
„ 1934 „ „ „	4.072.707
„ 1938 „ „ este	5.006.712

Din 1930 până în 1934, tonajul a scăzut, însă din 1935 creşterea s'a accentuat an de an.

Situaţia navelor de comerţ este acum următoarea :

Nave sub 5 ani vechime	1.180.514	tone
Nave dela 5—10 ani	560.370	„
„ „ 10-15 „	339.071	„
„ „ 15-20 „	1.298.969	„
„ „ 20-55 „	792.428	„
„ peste 25 „	635.360	„

din care rezultă că noile construcţii se fac într'un ritm destul de pronunţat.

■ *Noul cargo Kin-Ka-Maru,* construit la *Kobe* de *Kawasaki Dockyard* pentru *Kokusai Line* este destinat unui serviciu rapid între Japonia şi New-York. Are 9000 tone, 155 metri lungime, 19 m. lăţime, 8,50 pescaj, viteză la plină încărcătură 17 noduri, iar la probă 21,55. Motoare M.A.N. Kavasaki cu 8 cilindri. Elicea este cu pas variabil. Va fi un foarte bun crucişetor auxiliar de război. Este al şaselea cargo rapid-modern al companiei *Kokusai Line.*

■ *Japonia orientală, cu Tokio şi Yokohama,* a fost răscolită de un taifun de o violenţă nemaipomenită din 1905.

La Yokohama, la nave mari, între cari şi pachebotul englez *Chitral* de 15.000 s'au rupt legăturile cu cheul şi luate în derivă au eşuat în alte părţi ale portului.

STATELE-UNITE

■ *Un transatlantic de 34.000* tone se află în construcţie în şantierele *Newport News Shipbuilding & Drydock Co. din Newport News* pentru *United States Lines.* Deocamdată se numeşte No. 369; va fi lansat în Iulie 1939 şi va intra în serviciu în Februarie 1940.

Pentru stabilirea formei corpului, au fost făcute 54 modele — reduse la scară — cu cari s'au executat 5000 încercări. Intre aceste încercări au fost făcute şi probe cu valuri artificiale cari ar fi corespuns pentru nava reală, la valuri lungi de 30—300 m.

In genere, această navă se va asemăna cu pachebotul *Nieuw-Amsterdam* şi pachebotul englez *Mauretania.*

■ *Infiinţarea unei şcoli de navigaţie.* — Amiralul *Land,* preşedintele Comisiunii Maritime a declarat că vor fi înfiinţate mai multe şcoli de navigaţie pe coastele Atlanticului, Pacificului şi chiar la Marile Lacuri. Practica navigaţiei se va face pe un cargo de 8000 tone, *Edgemoor.* Astfel se vor putea forma anual circa 3000 marinari şi 300 ofiţeri.

■ *Tranşa 1939—40 a programului* naval va cuprinde circa 18 unităţi: 2 chiurasate, 8 distrugătoare, 6 submarine şi probabil un portavion. Efectivul echipajelor va fi mărit cu 5000 oameni.

■ *La 6 Septembrie* a fost constituită o diviziune temporară a Atlanticului, compusă din 7 crucişătoare şi 7 distrugătoare noui eşite din şantiere sau cari fuseseră detaşate pentru servicii speciale. Se pare că scopul înfiinţării acestei forţe navale a fost numai de a reprezenta bine pavilionul american prin apele Americei latine.

■ *Performanţa aviaţiei de marină.* — La 7 Sept. 17 avioane de bombardament ale Marinei au plecat din *San-Diego* în *Hawai* parcurgând fără escală pe deasupra Pacificului 4100 km. în 17 ore 21 minute.

TURCIA

■ *Programul de desvoltare maritimă* (construirea de noui porturi şi cumpărarea a 28 vapoare) se află într'o fază activă. Acest program este repartizat pe 4 ani şi executarea lui se ridică la 2 miliarde franci obţinute prin împrumuturi mai ales de Anglia.

■ *Marakaz* şi *Suval* sunt două vapoare noui de pasageri, construite de Turcia în Germania şi sosite de curând în ţară.

■ *Planul quadrienal de desvoltare* a Marinei şi porturilor a fost anunţat de primul ministru; acest plan prevede o cheltuială de 10 milioane lire otomane.

Se va înfiinţa un port nou la *Ceatalazi* pentru a deservi minele de cărbuni dela *Zunguldak* precum şi oţelăriile dela *Karebak.* Deasemeni se va moderniza şi portul *Trebizonda* pentru a atrage traficul către Persia. Se va face un ferry-boat pentru legătura între cele două capete de linii ferate dela *Istambul* şi *Haidar Paşa.* Vor fi construite şi două centrale electrice la *Zunguldak* şi *Kutakia.* Partea marinei prevede înzestrarea flotei de stat cu 28 vapoare dintre care unele vor fi special construite pentru transportul de carne, de legume, de fructe, de lapte şi produsele respective.

■ *Şantierele Krup* au început livrarea navelor comandate de guvernul turc. Noul vapor de pasageri livrat, TRAC, are 1500 tone deplasament şi 16—18 noduri viteză; a intrat în serviciu pe linia *Intambul-Brusa.*

■ *Alte comenzi în Germania.* — Şantierele *Blohm & Woss* şi *Neptunwerft,* au primit comanda a 6 nave de pasageri de 5200 tone cari vor fi puşe pe linia Alexandria, la sfârşitul anului 1939.

Vor putea lua la bord 400 pasageri de cabină şi 500 pasageri de punte.

■ *Comandorul Saïd Alman,* subsecretar de stat al Marinei a asistat la lansarea submarinului *Gür,* dela *Kiel,* apoi la Londra a intrat în tratative pentru construirea diferitelor nave de război între cari ar fi: un crucişătaor uşor, 6 distrugătoare, 8 submarine şi diferite nave auxiliare. Presa din Istambul crede că flota are nevoe de 2 crucişătoare de 10.000 tone, 24 distrugătoare şi 40 submarine.

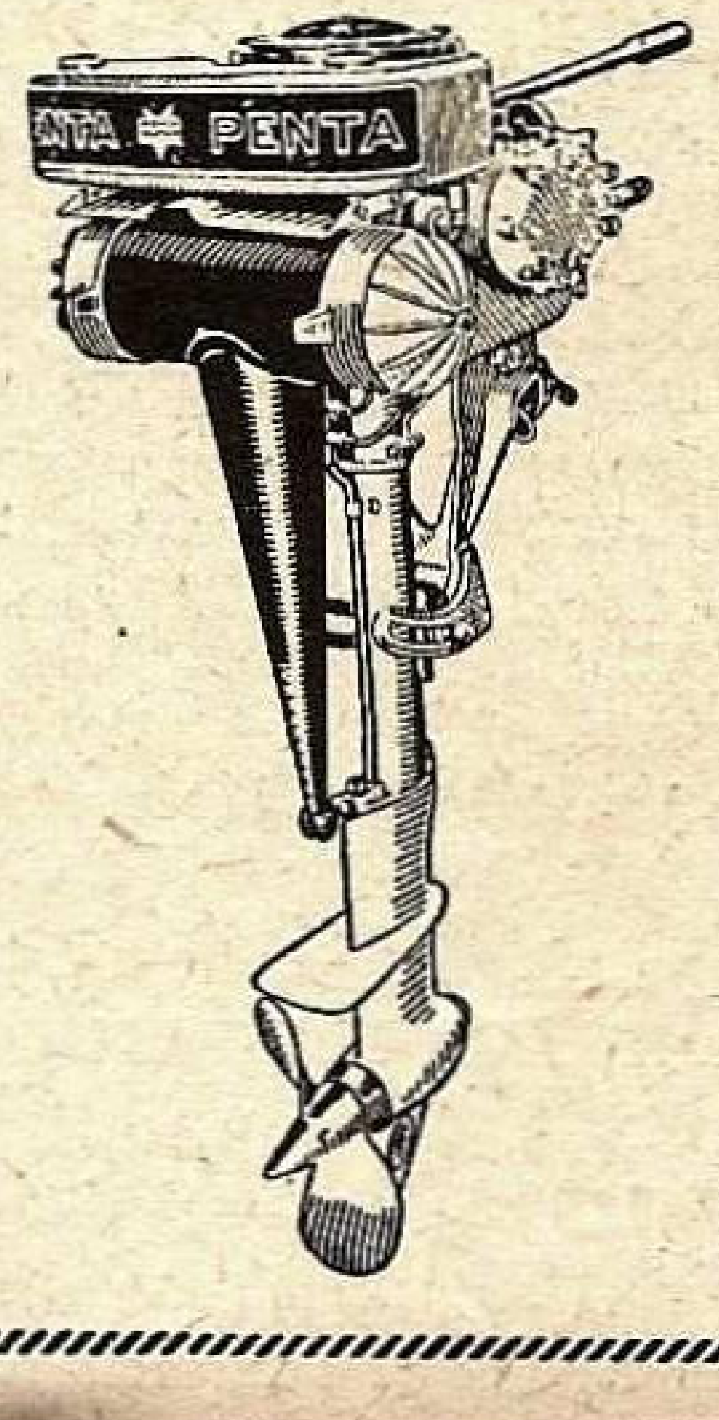
■ *Ministerul Marinei* a comandat în Anglia 8 nave în contul creditului de 10 milioane lire sterline acordat prin împrumut de Anglia.

U. R. S. S.

■ *Noul crucişător Kirow de 8500 tone,* construit la Leningrad, urmează să intre în serviciu. Incă trei unităţi din acelaş tip ar fi în construcţie şi alte trei în stare de proect.

Portavionul *Krasnaya Znampre* de 12.000 tone a intrat în serviciu.

■ *Epuraţia în înaltul comandament al Marinei continuă.* Cronicarul revistei *Le Yacht,* spune că încă nu se ştie ce s'a întâmplat cu *Smirnov,* fostul comisar al Marinei şi cu directorul politic al flotei. Vina care le-o atribue ziarul *Flotei Roşii* ar fi faptul că aceştia făceau parte dintr'un curent, care se opuneau la construirea navelor mari de linie, pretinzând că erau suficiente numai avioane şi submarine. Această teză ar fi fost inspirată de inamicii poporului.



Uzinele **PENTA** Fabrică

Propulsoare tip: U 21 4 C. P.; Z 2—8 C. P.; V 21—12 C. P.
Motoare interioare: tip.: K 11 — $3^1/_2$ — 5 C. P.; K 21 7 — 10 C. P.
L 41 — 12 — 16 C. P.; A 4 — 20 — 30 C. P.
precum şi mai multe tipuri mari până la 100 C. P. acţionate cu benzină, petrol sau motorină
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nici nu vă obligă la nimic

TELEFON
3—6753

SKF

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
Bucureşti, Cal. Victoriei, 86

Recenzii

„Magelan" de *Ştefan Zweig*

Intr'o conferinţă asupra *„Navelor cu pânze"* am pus în lumină meritele excepţionale de neîntrecut navigator ale lui *Fernand Magelan* pe care istoria maritimă îl numeşte cu drept cuvânt *„printul navigatorilor"*.

O fericită împrejurare face ca scrierea *„Magelan"* de *Ştefan Zweig*, apărută de curând să completeze datele expediţiunii lui Magelan şi să dea vieţei marelui navigator, un fond şi un colorit pe atât de specific marinăresc, pe cât de profund omenesc.

Ştefan Zweig este un ilustru scriitor, care a abordat multe probleme de vieţi romanţate, dar pentru chibzuita lor tratare s'a pus totdeauna în ambianţa mediului şi personajelor, reuşind să transmită cititorului, toate impresiunile şi convingerile asupra personalităţilor şi epocilor studiate.

După un voiaj confortabil în America de Sud, pe unul din elegantele transatlantice, unde a cunoscut viaţa cea mai ideală ce se poate imagina în largul mării, unde şi-a dat seama de toate progresele technicei moderne, Ştefan Zweig şi-a adâncit gândirea pentru a cerceta cea mai grandioasă călătorie a secolelor, a aprofundat toate scrierile, memoriile şi documentele maritime şi a creat o operă minunată, cu un titlu aşa de sumar: *„Magelan"*.

Cred interesat pentru cititori să descriu figura şi amănuntele expediţiunii lui Magelan aşa cum se desprind din scrierea lui Ştefan Zweig, pentru ca cititorii şi în special marinarii să aprecieze riscurile, suferinţele, greutăţile, măsurile de prevedere, forţa morală, sancţiunile, cu alte cuvinte *tenacitatea* şi *sublimul sacrificiu* care au stat la temelia acestei călătorii de circumnavigaţie, săvârşită cu mijloace extrem de reduse, timp de trei ani.

Numai pana de maestru a lui Zweig poate prezenta cu atâta talent atmosfera în care se elaborau planurile expediţiunilor marinăreşti în Spania şi în Portugalia.

La început, *„conquistadorii"* erau ispitiţi să aducă din insulele Indiilor Orientale, acele condimente picante atât de indispensabile ospăţurilor fine, acele „épices", piperul, nuca de muscado, scorţişoara, cuişoarele, etc., atât de apreciate de europeni.

Ele se plăteau cu sume fabuloase pe toate pieţele europene.

Magelan cunoscuse în calitate de aspirant în expediţiunea lui *D'Almeida*, bogăţiile insulelor din basinul Indiilor şi îşi făcea un vis să atingă insulele Moluşce, un adevărat paradis, cu resurse inepuizabile de produse coloniale fine.

Magelan a prezentat planurile călătoriilor sale autorităţilor portugheze, dar a avut nenorocul de a se isbi de invidie şi răutate, poate chiar de neînţelegerea ideilor sale şi de aceea a fost silit să meargă în Spania, — el un portughez — să ceară sprijinul proectelor întocmite.

In Spania, *Carol Quintul* l-a înţeles şi i-a acordat toate mijloacele materiale. Pentru studiul drumului ce avea să urmeze pe mare, pe acel timp când lipseau hărţile marine, Magelan şi-a asociat pe cosmograful Faleiro şi a avut permisiunea să consulte toate hărţile şi documentele din arhiva Curţii Regale Spaniole. Ministrul portughez la Curtea Spaniolă, *Alvarez* caută în diferite rânduri să-l descurajeze, să-l abată dela planul său, scriindu-i că-l consideră trădător al pavilionului portughez.

De altă parte, nici spaniolii nu sunt prea sinceri cu el. Comandanţii navelor în subordine aveau instrucţiuni secrete de supraveghere. Astfel căpitanul Juan de Cartagena avea rolul să spioneze toate mişcările lui Magelan şi să informeze la timp guvernul spaniol.

Singurul om devotat, prieten nedespărţit, a fost *Antonio Pigafetta*, care a notat, zi cu zi, toate amănuntele călătoriei şi a transmis posterităţii această memorabilă expediţie.

NAVELE EXPEDIŢIEI.

Magelan a avut sub comandă cinci caravele şi anume: *San Antonio*, 120 tone, Comandant Juan de Cartagena; *Trinidad* 110 tone, nava Amiralului Magelan; *Concepcion* 90 tone, Comandant Gaspar Quesada, *Victoria*, 85 tone, Comandant Luis de Mendoza, *Santiago*, 75 tone, Comandant Joan Serao.

Magelan dă dovada unui rar spirit de organizare şi prevedere la pregătirea proviziunilor şi materialului navelor, pentru o călătorie a cărei durată era cu totul problematică.

Plecarea navelor din Sevila a avut loc în ziua de 20 Septembrie 1519. Navigând la Sud, Magelan a luat gura fluviului La Plata, drept trecătoarea din Sudul Americei pe care o căuta, dar după o recunoaştere anevoioasă se convinge de eroarea sa şi la 2 Aprilie 1520 ancorează în portul San Giulian. Aci se ivesc primele dificultăţi în distribuirea hranei echipajelor şi este silit să micşoreze raţiile de hrană, ceea ce s'a dovedit de mare folos mai târziu când lipsa alimentelor a devenit mai simţită.

REBELIUNEA LA BORDUL NAVELOR.

Pe navele lui Magelan se accentuau două curente de opiniuni. Unul favorabil Amiralului, îndemnat de credinţa neclintită în isbânda călătoriei, altul potrivnic planului lui Magelan, împărtăşit şi propagat de C-dantul Juan de Cartagena. Partizanii rebelilor erau în majoritate spanioli şi căutau a câştiga de partea lor echipajele, spunându-le că Magelan este un farsor, un ignorant, că planul său este departe de realizare. Ei cereau lui Magelan înapoierea cât mai grabnică în Spania.

Magelan văzând că trei nave sunt de partea rebelilor şi numai două nave, *Trinidad* şi *Santiago* de partea sa, examinează situaţia şi vede două soluţiuni: *împăcarea* cu rebelii şi primirea propunerilor lor, sau *ofensiva* contra lor. Magelan era un temperament rece, tăcut, un om foarte înţelept, foarte isteţ şi răbdător. Nu acţiona decât după o profundă cunoaştere a situaţiei şi împrejurărilor.

După ce reflectă adânc, ajunse la hotărârea de a lua ofensiva contra rebelilor şi aplică cele mai grele sancţiuni vinovaţilor. Nu înţelegea să renunţe deloc la planul expediţiei sale în care avea o încredere nestrămutată. Nu dă răgaz prea mult rebelilor, adună o echipă de oameni devotaţi şi atacă nava *Santiago*. Un marinar de încredere al său, suprimă pe Mendoza, c-dantul navei Santiago. Indată Magelan ia măsuri ca trei din navele sale să închidă portul pentru a opri eşirea celor două nave rebele. Rebeliunea este potolită, Magelan a judecat că este în interesul superior al disciplinei de bord să aplice cele mai severe sancţiuni. Supune judecăţii şi execută pe Gaspar de Quesada, c-dantul navei *„Concepcion"*, iar pe Juan de Cartagena, c-dantul navei *„San-Antonia"*, şeful răsculaţilor şi pe un preot instigator, îi debarcă în portul San Giulian unde au sfârşit viaţa chinuiţi de boală şi lipsuri.

Staţionarea lui Magelan la San Giulian devenea din ce în ce mai critică din cauza frigului. Câteva luni a rămas în aşteptare. Incălzindu-se timpul, Magelan trimite nava *Santiago*, să facă o recunoaştere spre Sud, dar, din nefericire, nava eşuează pe stâncă la Santa Cruz pe coastele Patagoniei.

Marinarii acestei nave au venit pe jos, timp de 11 zile, la San Giulian, mâncând ierburi şi rădăcini.

DESCOPERIREA STRÂMTOAREI MAGELAN

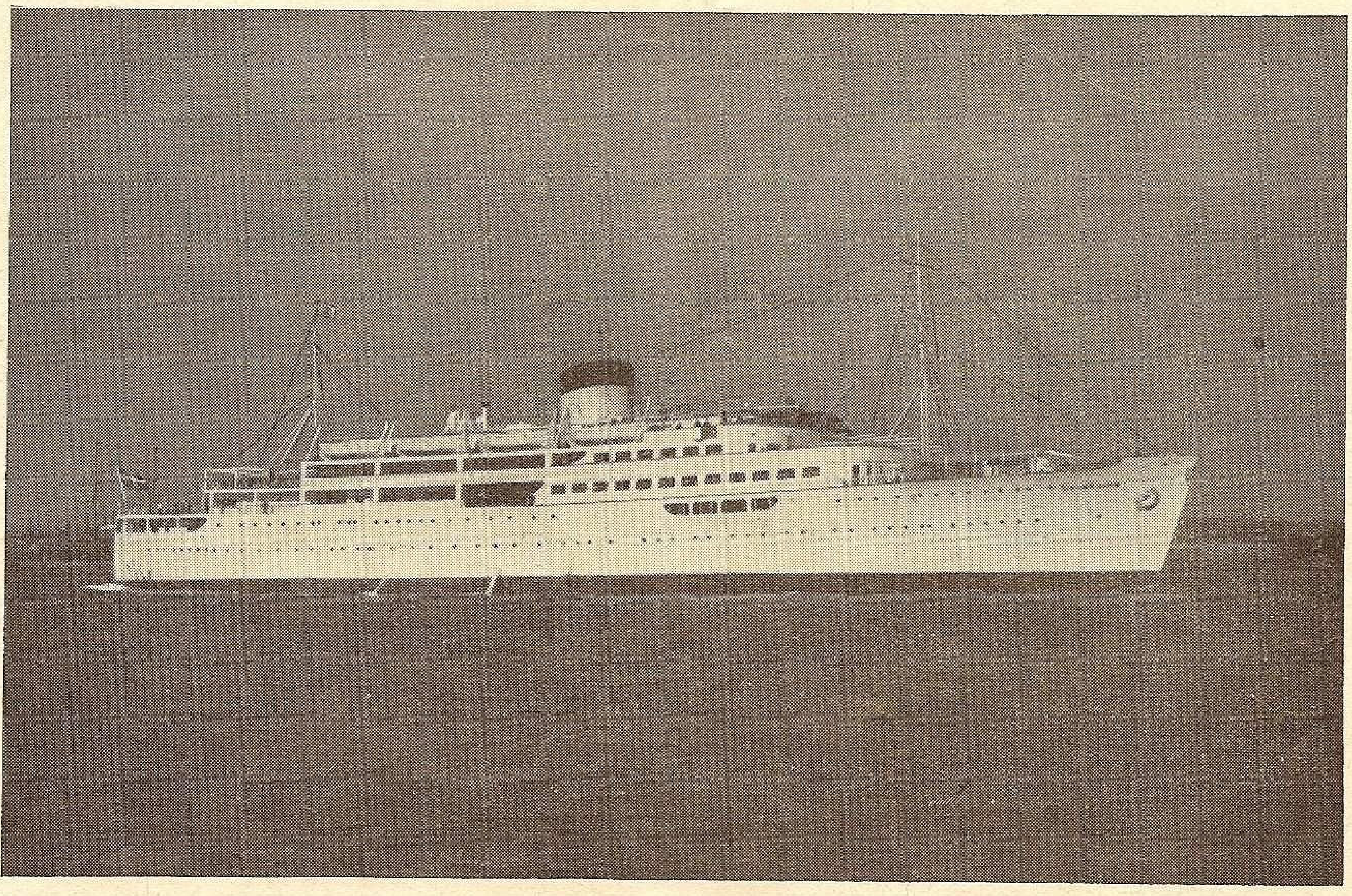
După o staţionare de două luni de zile la Santa Cruz, Magelan pleacă la 18 Octombrie 1520 spre Sud. Două din nave le trimite să exploreze înainte. Pe drum Magelan întâlneşte o furtună groaznică din care abea scapă două nave de completă distrugere.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE AU FOST CONSTRUITE MOTO-NAVELE
„TRANSILVANIA“ ŞI „BASARABIA“

Comandantul Serao explorând strâmtoarea, după o obositoare recunoaştere, descopere o eşire spre altă mare, alt ocean imens. Era eşirea ce-i conducea în oceanul Pacific. Magelan fu fericit să constate realizarea planului său genial.

Nava San Antonio, trimisă să exploreze spre Sud, se rătăceşte intenţionat de Magelan şi se înapoiază în Spania, părăsindu-şi şeful.

Magelan navigă cu trei nave pe timp favorabil în oceanul cel nou, ocean calm, pe care el îl numeşte *„pacific"*. Nu întâlneşte vânturi violente, ci o mare de o imensitate liniştită şi albastră.

Alte greutăţi se ivesc din cauza lipsei de hrană. Scorbutul îşi face apariţia. După ce se opresc la Insulele Luron, insule nepopulate şi neproductive se aprovizionează cu apă dulce, navele ajung la Insula Masaua din grupul Filipinelor.

Debarcarea în insulele Filipine a oferit ofiţerilor şi echipajelor recompensa atâtor suferinţe fizice şi morale, iar lui Magelan satisfacţia deplină a visurilor sale. El debarcă pe insulă, *proclamă protectoratul Spaniei şi converteşte pe şef şi pe indigeni la religia catolică*.

Mari serbări fură organizate în onoarea lui Magelan şi ofiţerilor săi, vrednici de o călătorie atât de plină de greutăţi şi pericole, dar încununată de laurii victoriei.

Magelan examinează îndată starea navelor sale obosite şi avariate şi ia măsuri de reparaţiuni la corp şi arboradă.

MOARTEA LUI MAGELAN.

Intr'o insulă din grupul Filipinelor domnea un şef indian ambiţios şi îndărătnic, care nu voia să recunoască stăpânirea spaniolă. Magelan, impetuos de astădată, voi să-i dea o lecţie aspră şi organizează o debarcare pe insulă. Indigenii, bine pregătiţi de luptă, au rezistat eroic atacului spaniolilor şi, în timpul încăerării, Magelan fu lovit în obraz cu o săgeată otrăvită, dându-şi sfârşitul. Corpul lui Magelan a fost ascuns de indigeni şi batjocorit ca pe cel mai glorios trofeu răpit luptătorilor albi, cu toate implorările spaniolilor care voiau a-l aduce în ţară.

CONTINUAREA CĂLĂTORIEI.

După moartea lui Magelan, situaţia navelor şi comandanţilor era foarte critică. Navele *Trinidad, Victoria* şi *Concepcion* erau slăbite de valuri şi de vânturi. Mulţi dintre marinari erau prizonieri, seceraţi de scorbut şi de alte boli, astfel că din 280 oameni nu mai supravieţuiau de cât 150, adică atât cât ajungea pentru formarea echipelor la două nave. De aceea, cu multă strângere de inimă se luă hotărârea de a se distruge nava *Concepcion*, care făcea multă apă prin bordajele fundului. Marinarii au privit cu o infinită durere, sacrificarea acestei nave, casa lor scumpă timp de doi ani. Corpul şi arborada se mistuiră, fiind date pradă flăcărilor.

Un pilot spaniol luă comanda grupului de nave *Victoria* şi *Trinidad* şi le conduse în insulele Molusce, obiectivul mult dorit al lui Magelan, unde încărcară o cantitate considerabilă de piper, nucă de muscado, scorţişoară şi cuişoare.

In insulele Molusce, urmaşii lui Magelan făcură un nou plan de navigaţie pentru înapoierea în Spania.

Comanda navei *Victoria* o luă *Sebastian del Cano*, un fost rebel. Planul său prevedea înapoierea în Spania pe un drum la West de Indii, trecând pe la Capul de Buna Speranţă. Nava *Trinidad* primi ordin să meargă la Panama, unde trebuia să aştepte ajutoare şi materiale pentru reparaţiuni. Această navă a pierit cu întreg echipajul şi nu s'a mai aflat nimic de soarta ei.

INAPOIEREA NAVEI „VICTORIA" IN SPANIA

Călătoria de înapoiere a navei *Victoria* este plină de peripeţii dureroase şi foarte multe lipsuri. Regele Manuel al Portugaliei, drept pedeapsă pentru Magelan, ordonase autorităţilor porturilor portugheze înşirate între Indii şi Portugalia, să nu permită navelor spaniole să staţioneze sau să se aprovizioneze în apele lor. In aceste vitrege condiţiuni de navigaţie, o navă mică de 85 tone ca *Victoria*, avu de înfruntat multe pericole, lipsuri şi avarii. Carnea îmbarcată pentru echipaj, neavând sare, s'a putrefiat şi fu aruncată în mare. Marinarii nu au mâncat câteva luni decât orez şi apă.

Ce folos că în magaziile navei erau destule cantităţi de condimente picante, cari nu găseau întrebuinţare în hrana zilnică.

După trei ani dela plecarea din Sevila, nava *Victoria* soseşte la 4 Septembrie 1522 în vederea Capului San Vincent.

Câtă satisfacţie trebue să fi simţit, încercaţii şi desnădăjduiţii marinari după un voiaj de trei ani, în chinuri, pe vânturi, pe valuri, pe furtuni, în călduri tropicale, în frigul regiunilor de Sud, în lipsuri de apă şi hrană, în grele suferinţe, la vederea pământului patriei!

La 6 Septembrie 1522, nava luă drumul spre Sevila. Toate fondurile învestite pentru reuşita călătoriei au fost compensate prin vânzarea condimentelor. Pentru douăzeci şi şase tone de condimente picante (epices) s'au încasat 500 ducaţi.

Sebastian del Cano, comandantul navei *„Victoria"*, căruia soarta i-a rezervat onoarea de a beneficia de gloria planului lui Magelan, anunţa pe suveranul Spaniei, Carol Quintul, de reuşita deplină a expediţiei .

Marinarii lui Magelan marcau un grandios succes; ei dovedeau prin experienţa unui voiaj de circumnavigaţie că pământul este sferic, dând o decisivă lovitură ideilor eronate ce circulau despre forma adevărată a globului pământesc.

Sebastian del Cano, a fost ridicat la rangul de Cavaler, conferindu-i-se o emblemă specială pentru a-l consacra ca autor al descoperirii nemuritoare, cu deviza:

„Primus circumdedisti me".

Dorinţele testamentare ale lui Magelan nu au fost respectate. Familia marelui navigator nu a primit nici o recompensă. Gloria a fost exploatată de cei rămaşi în viaţă. Dintre aceştia, *Pigafetta* nu a uitat niciodată pe Magelan.

Rebelii de pe *nava San Antonio*, cari răspândiseră svonuri de pierderea navelor lui Magelan, au obţinut iertarea Suveranului, în bucuria generală.

Ştefan Zweig, glorificând numele lui Magelan, se exprimă astfel despre opera lui:

„Neuitat va rămâne numele omului care a conceput şi a realizat un proect aşa de grandios.

Descoperirea lui Magelan a probat că o idee animată de un geniu şi purtată cu pasiune, este mai tare ca orice pe lume şi că totdeauna un om, cu viaţa sa mică, poate transforma o idee, care a părut un vis atâtor generaţii într'o realitate veşnic nepieritoare".

Un tablou impresionant din scrierea lui Zweig, zugrăvit cu pană de maestru, este reîntoarcerea celor 18 marinari la Sevila, după un voiaj plin de chinuri şi resemnări.

Un asemenea tablou ar fi trebuit trecut la nemurire pe o pânză, ca un document omenesc de mare însemnătate.

Voi reda pe scurt acest tablou sfâşietor de trist.

Nava Victoria, înaintează cu pânzele sfâşiate, în bătaia unui vânt uşor spre intrarea portului Sevila. Ancorează, scoboară pânzele şi îşi termină legăturile la ţărm. O lume imensă împânzeşte portul, ovaţiuni entuziaste umplu aerul de o nespusă bucurie. Pe bordul navei nici un entuziasm, marinarii se mişcă tăcuţi ca nişte umbre. De pe bord lipseşte marele conducător al expediţiei, Magelan. La un semn marinarii se pun în rânduri şi ies pe ţărm. Se opresc ridicând ochii spre cer şi apoi îngenunchiază şi sărută pământul patriei. Numai 18 marinari din 250 au avut această rară fericire. Slabi, istoviţi, se ridică dela pământ şi sdrenţuiţi, clătinându-se pe picioare, mişcându-se ca nişte schelete din altă lume, purtând lumânări aprinse se îndreaptă spre biserica *Santa Maria della Vittoria*. Lumea caută să-i îmbărbăteze, îi invită la ospăţuri, la sărbătoarea gloriei lor, ei continuă fără nici o şovăire marşul funerar către biserică.

Acolo îngenunchiați, în sunetele orgei, sub binecuvântarea preoților, fiecare rostește rugăciunea morților pentru amintirea marelui lor șef, Magelan, și pentru frații de mare, pieriți în suferințe, în lupte și în valuri.

Acești eroi anonimi au dăruit lumii cea mai celebră descoperire colonială. Opera lor se poate aprecia în adevărata ei mărime, numai dacă ținem seamă de întunericul care îmbrobodea știința și mintea omenească cu atâtea mii de ani înainte. Intr'un sfert de secol dela Columb, Vasco de Gama și Magelan, omenirea a făcut adevărate salturi gigantice în cunoașterea lumii. Se vor găsi astăzi mulți critici, cari să micșoreze valoarea acestei expedițiuni, argumentând că Istmul de Panama a scurtat drumul spre Oceanul Pacific și că strâmtoarea Magelan nu mai este de nici o valoare practică în navigația oceanică.

Totuși în aceste vremuri, când traversarea oceanelor se face pe nave de dimensiuni uriașe de 70.000 tone, cu 30 noduri viteză, înzestrate cu tot confortul, cu cabine elegante, baruri, mașini de ghiață, restaurante și alte minuni moderne, când expedițiunile polare se fac cu o bogăție de mijloace științifice, cu nave, avioane, savanți, azi, mai mult ca oricând, expediția lui Magelan și a marinarilor săi pe nave cu pânze de 80 — 120 tone, apare ca o operă grandioasă și incomparabilă. Această călătorie pune în lumină însușirile superioare marinărești și sufletești ale marinarilor spanioli și portughezi din secolul al XV și al XVI-lea.

Noi, marinarii de azi, trebue să privim cu cea mai *sinceră admirație opera celebrilor și curagioșilor învingători ai navelor cu pânze, descoperitori ai drumurilor oceanice.*

Vice Amiral I. BALANESCU

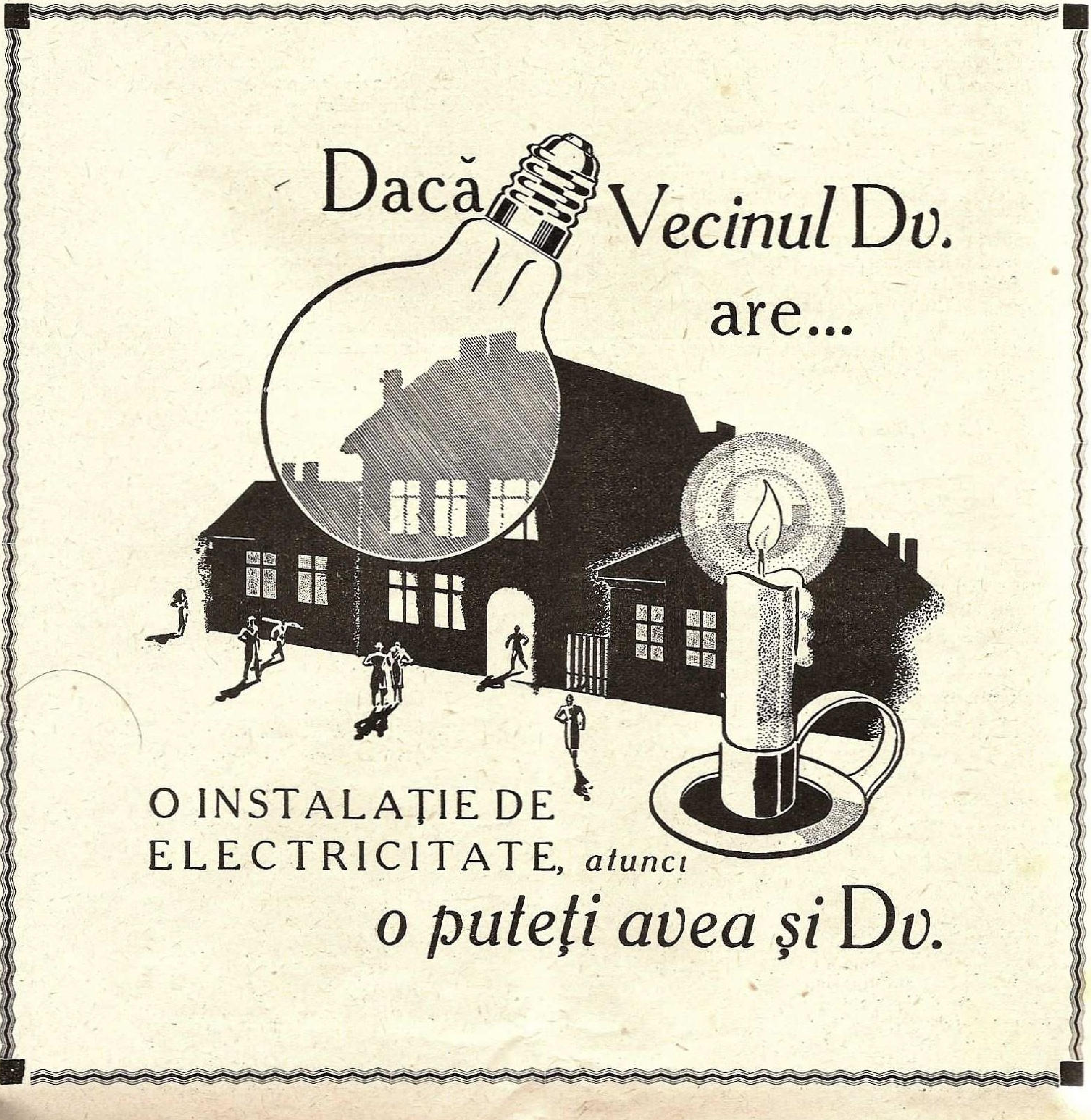

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteți avea și Dv.

Tabla de materie pe anul 1938

PROPAGANDA

PAG.
Ing. N. G. Caranfil : Un mister pasionant al mării 62
*Prof. univ. N. Dașcovici *) :* Marea și strâmtorile, din punct de vedere juridic 63
*Prof. univ. N. Iorga *) :* Poporul romănesc și marea 63
*Prof. univ. Simion Mehedinți *) :* Legăturile noastre cu Dunărea și Marea 64
Vice-amiral I. Bălănescu : Aspecte din politica navală 65
*Vice-amiral I. Bălănescu *) :* Navele cu pânze în trecutul marinăresc al popoarelor 120
*Ing. C. Mihalopol *) :* Porturile și comunicațiile pe apă, ca factor de progres 120
*Av. I. Gr. Periețeanu *) :* Elogiul mării 121
C-dor C. Negru : Avion și submarin sau vas de suprafață ? 121
* * * : Promovarea natației și canotajului 169
L. N. R. : Concursul anual pentru tineret 242, 297, 350
Z. N. : Numele de botez al navelor 289
* * * : Vremea înfăptuirilor a sosit 375
* * * : Un monument în amintirea eroilor marinari 377
Al. Gregorian : Prezență românească la mare 387
Gr. Trancu-Iași : Absențe regretabile 388
* * * : La Hamburg 388
Prof. univ. N. Dașcovici : Dunărea și marea noastră 428
* *Moș Delamare :* Tineret, nădejde a țării ! 2
* *Dudu :* Jocuri distractive marinărești 12, 27, 43
* *O. N. :* Crez și ideal 14

POLITICA NAVALĂ

Călin Eugen Botez : Bilanț naval 1937 8
Cpt. Săvulescu Eugen : Aspirațiile României moderne și politica noastră navală 37, 151, 204
Strateg : Războiul naval între Anglia și Italia 107, 156
Z. N. : Secretul desvoltării marinei comerciale japoneze 109
* * * : O victorie națională 327
Prof. univ. Gr. L. Trancu-Iași : Dunărea, drum și viață 475
Prof. univ. N. Dașcovici : Inzestrarea căilor noastre pe apă. 480
Călin Eugen Botez : Nădejdi și griji, la Dunărea și Marea Noastră 482

CRONICA, ISTORIE

Moș Delamare : Măria Sa Marele Voevod Mihai primește adevăratul botez al mării 1
Moș Delamare : Plecarea d-lui ministru Radu Irimescu 99
Știri din țară 23, 77, 133, 182, 237, 296, 348, 397, 496
C-dor Aurel Negulescu : Transilvania 35
(†) *Lt. Col. Mihail Drăghicescu :* Istoricul flotilei române 41, 101, 158, 207
L. N. R. : Darea de seamă a Centralei pe 1937 67
L. N. R. : Activitatea filialelor 172, 231
Salvamar : Darea de seamă pe 1937 71
N. C. B. Puianu-Brăila : Podul „Regele Carol I" 104
N. C. B. Puianu-Brăila : „Ștefan cel Mare" reia cursele pe Dunăre 212
.PAG
Z. N. : Marina celor două tabere spaniole 111
Z. N. : Lupta navală dela Capul Palos 338
* * * : Un pavilion de onoare și un botez 122
Simbad : Dela un număr la altul 123
* * * : Adunarea generală a Ligii Navale Române 126
C-dor av. Rătescu : Sărbătorirea c-amiralului Isbășescu 128
Y. C. R. R. : Activitatea pe 1937.
* * * : Un vis al lui Jean Bart se împlinește 203
* * * : O zi de înfrățire marinărească 214, 290
C-dor Aurel Negulescu : Jalea mării și a marinarilor 259
C-dor Aurel Negulescu : Ceasul independenței marinei a sunat 423
* *C-dor Aurel Negulescu și Copaciu :* Străjerii marinari 3
Vice-Amiral Bălănescu : Ziua Marinei 262
* * * : Botezul monitoarelor și vedetelor 264
L. N. R. : Ziua apelor, 280, 348
L. N. R. : Solemnitatea distribuirei medaliilor mărturii 436
Amiral Eustațiu : Rolul marinei în campania din 1913 332
L. N. R. : Ziua Marinei 378, 443
* * * : Lansarea navei-școală „Mircea" 397, 451
* * * : Marina la manevrele regale 439
* *Red. :* Marea ocrotitoare s'a stins ! 30
* *Red. :* Veniți la mare ! 31
Old Faithfull : Marea flotă engleză la lucru 484
* * * : Queen Elisabeth 486

LITERATURA

a) Proză

Lt. Isbășescu : Diavolul mării 11, 48, 111
Lilla Giușcă-Speranția : Prieten nou 20
Fiica mării : O întrecere 60
N. Vlădulescu : La Eyub 118
Cpt. Trandafirescu Eugen : Toamna vieții 165
C-dor Iosif Rășcanu : La Malta ordinele se execută 275
C-dor Dumitrescu Alexandru : Torpilorul „Smeul" 333
Dorina Drăgușanu : Dacă aș avea o bărcuță 344
* *Eu :* Căpitan la 12 ani 9
* *Hâtru :* Ce cap ? 9
* *Barral :* Ce este marea 15
* *Joan Lowsel :* Fecioara Oceanului 16, 36
* *Cpt. Tarpell Dorling :* Câinele Booster 33

b) Versuri

I. Mircea-Velaru : Prin spiritul bricului Mircea 19
„ „ : Târziu 19
„ : Ceva 61
Naky Val : Rugă 19
„ „ : Ianuarie pe mare 61
„ „ : Un botez istoric 124
„ „ : Chemarea mării 279
„ „ : Tăcere 492
* * * : Rugăciunea marinarului 279
Lilla Giușcă-Speranția : Straja farului 61
„ „ „ : Furtună la far 125
„ „ „ : Oglindă 168
„ „ „ : Zadarnic, mare ! 394
„ „ „ : Unui val 492

Rate mici,
prețuri scăzute!
ARA GAZ

Este momentul cel mai prielnic pentru oricine de a-și procura un aparat ARAGAZ în condițiunile EXCEPȚIONAL DE AVANTAJOASE ce se oferă ASTAZI

Cu o neînsemnată cheltuială lunară, pe nesimțite, puteți cumpăra orice aparat ARAGAZ grație sistemului de vânzare în rate ARAGAZ.

Suntem în pragul verei — vin căldurile — bucurați-vă ȘI DVS. de foloasele aparatelor ARAGAZ, care, mai ales în acest anotimp, sunt atât de prețuite

Cereți astăzi o demonstrațiune gratuită la

MAGAZINUL „SANITAS"
BD. I. C. BRĂTIANU 36
TELEFON 2-31.55
DEPOZITARI IN INTREAGA ȚARĂ

NICI O GOSPODĂRIE FĂRĂ
ARAGAZ

TIPOGRAFIE
ZINCOGRAFIE
OFFSET-LITOGRAFIE
ȘI ORICE LUCRARI
DE CARTONAGE

MARVAN S.A.R.
TELEFON
3.72.46
Bdul PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREȘTI VI

DIRECȚIUNEA: TELEFON 5.51.88

PAG.

B. B. Cedan : Mare 61
„ „ : Popas 168
N. Mihăiescu-Nigrim : La marginea mării 394
Nicolae Lissescu : Infruntând furtuna 124
„ „ : Doliu în Malta 394
Anne Marie Rudeanu : Noapte în port 125
Spectator : „101 zile" la şcoala navală din Constanţa 223
Petre Paulescu : Cântecul Mării 458
Liana Bellu : Bun sosit ! 458
„ „ : Crucea 492
Theodor Rosen : Crucea 458
V. Oprescu-Spineni : A noastră este marea 492

JURIDICE

Marin D. Stănescu : Opinie separată 226
Prof. univ. N. Daşcovici : Un sfert de veac dela pacea balcanică din Bucureşti 329
Avocat Virgil Vasiliu : Problema marinei comerciale în cadrul planului economic 336, 389, 432

HIDROGRAFIE, PESCĂRIE

Radu Ciocârdel : Problema ieşirii la mare 46
* * * : Desvoltarea pisciculturii la noi 460
Ing. Cezar Cristea : Huila albă şi huila verde 488

TEHNICE

Z. N. : Evoluţia tragerilor 154
Z. N. : Lupta între avion şi navă 339
* *Vasile Mereanu* : Cum ne construim o bărcuţă 5, 22
* *Moş Nostromo* : A. B. C. marinăresc 18, 38

BIOGRAFII

(†) Lt. c-dor Teodoru Ilie 26
(†) C-dor Triandafil Mihuţ 138
(†) Generalul Mihail Spiroiu 186
Un admirator : Octavian Goga, cântăreţ al apelor 210
Tiberiu M. Sceopul : Amiralul Togo 269
Vice-Amiral I. Bălănescu : Mareşalul Averescu şi Marina Regală 426
(†) C-dor Negru Constantin 462
* *Dr. Albert Monnier* : Jean Charcot 10, 20, 40

YACHTING, CANOTAJ

Vice-amiral Ion Bălănescu : O vizită pe nava engleză „Victory" 6
Dr. I. Claudian : Cu „Santa Maria" la drum 14, 53, 114, 161, 229, 271, 341
Z. N. : Yachting pe ghiaţă 18
Lt.-c-dor V. Voinescu : Călăuza Dunării şi a Mării Negre 44, 489
Lt.-c-dor D. Dimitriu : Cel dintâi voiaj pe râul Prut 57
* * * : Federaţia Română de sporturi nautice 81
C-dor R. D. Graham : Singur, cu cutterul pe ocean 116
Gh. Pavelescu : Navigaţia cu motor 138
F. R. S. N. : Botezul unui nou yacht, Prima expoziţie, concursuri nautice 238
Ing. Insp. g-ral P. A. Zahariade : Port de yachting la Constanţa 265
F. R. S. N. : Caravana nautică „Marele Voevod Mihai" 296
Straja Ţării : Caravana nautică 297
Vadim Vladâkin : Pe drum de apă, 392, 454
L. N. R Concursul de natație 398

PAG.

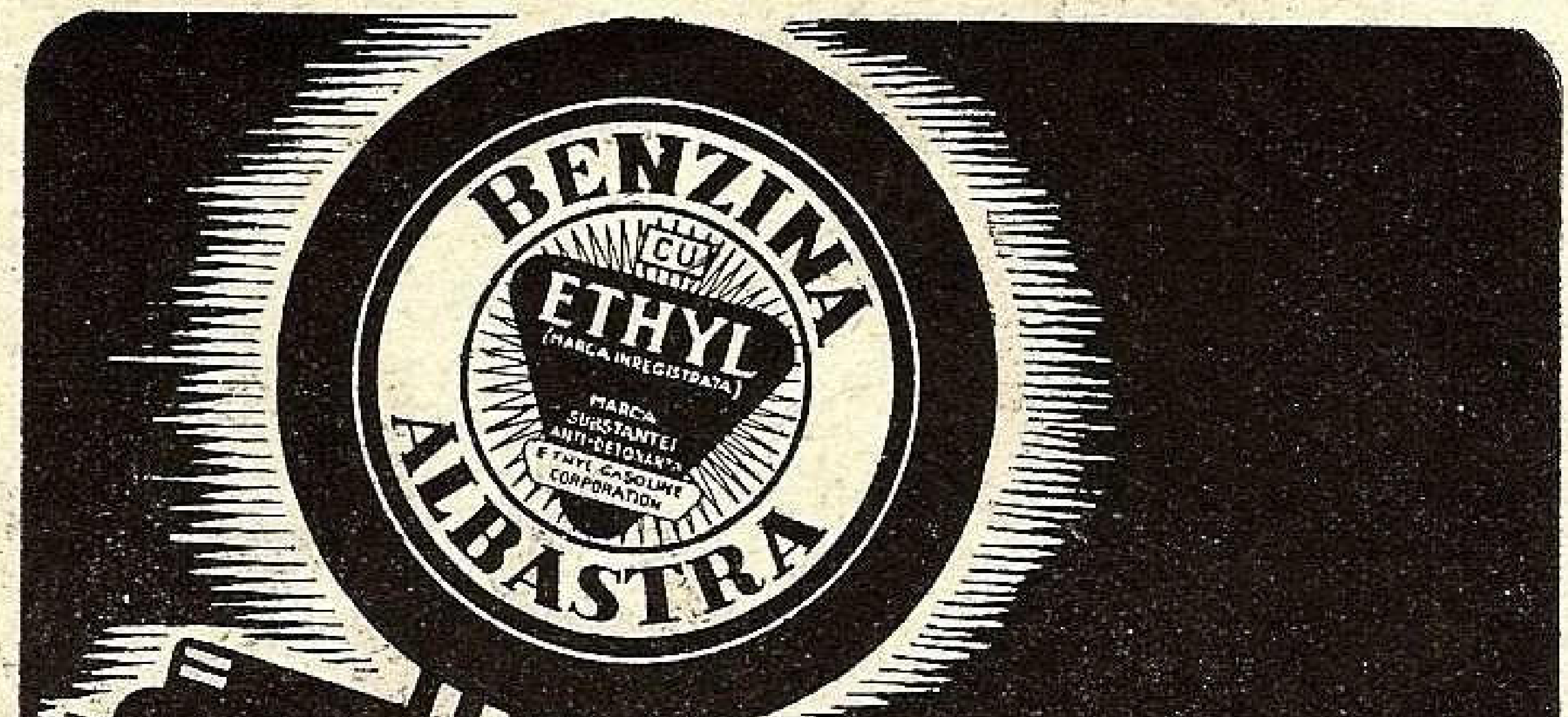
F. R. S. N. : Concursuri nautice 399
L. N. R. : Botezul unei baleniere şi a unui yacht la Cetatea-Albă 449
* *Mircea Ionescu* : Cum a călătorit pentru prima oară un român cu vaporul 42

RECENZII

Radu Ciocârdel : Marina regală 26
Col. Gh. Giuşcă : 1937, Jahrbuch des deutschen Heeres 144
Col. Gh. Giuşcă : Organizarea şi staţiunile vaselor marinei germane 246
Col. Gh. Giuşcă : Agenda excursionistului cu barca în Germania 318
Carp V. Mircea : Ultimele zile ale marinei cu vele 244
Anşa : Poezia vieţii 248
R. Donici : Republica polonă pe litoralul Mării Negre 314
R. Donici : Canalul până la Marea Neagră 315
Coca : Navires et marins 364
Lt.-col. Tadeus Machalski : Cu luntrile spre Marea Neagră 412
Lt.-c-dor Marius Verbiceanu : Cartea Regilor 468
Ing. Th. Gâlcă : Silozurile în România 469
Vice-Amiral I. Bălănescu : „Magelan" de Şt. Zweig 504

---

*) Au fost publicate în broşură.
* : Au fost publicate în revista *„Marea noastră pentru tineret"*.


BENZINA CU ETHYL ALBASTRA
(MARCA INREGISTRATA)
MARCA SUBSTANTEI ANTI-DETONANTE ETHYL GASOLINE CORPORATION

Cu
BENZINA ALBASTRĂ
Ethyl UNIREA

- Pornirea se face mai repede
- Pantele se urcă mai uşor
- Uzajul este foarte redus
- Şocurile exploziei sunt mai puţine
- Se obţin mai mulţi kilometri pentru un litru de benzină

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PIETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

BANCA ARDELEANĂ

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

Sediul central: CLUJ,
Piața Unirii 32
Sediul sec.: BUCUREȘTI,
Str. Bursei, 2

SUCURSALE:

Arad, Brașov, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș, Timișoara.

*

CAPITAL SOCIAL: Lei 120.000.000
FONDURI DE REZERVĂ: Lei 32.500.000

*

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

PREȘEDINTE: **ANTON MOCSONYI DE FOEN**
fost Ministru, Mare Maestru de Vânătoare al Curții Regale

VICE-PREȘEDINȚI:
MIHAI POPOVICI
fost ministru al Finanțelor
PHILIPPE WEISS
Președintele Băncii Ungare Comerciale din Pesta

*

MEMBRI IN CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE:

CONTELE ADALBERT BETHLEN
moșier
DIMITRIE M. BURILLIANU
fost Guvernator al Băncii Naționale a României
DR. FRANCISC CHORIN
Președinte la Minele de Cărbuni Salgótarjan
OTTO CONRAD
Director executiv Banca Comercială Ungară
GHEORGHE DOMÂȘNEANU
General Pensionat
DR. ADALBERT DREXLER
Moșier

GRIGORE G. DUCA
fost Deputat, Moșier
BART. HARGITAY
Administrator Delegat
DR. JULIU JELEN
Moșier
CONTELE GAVRIL KENDEFFY
Moșier
ION M. MITILINEU
fost Ministru al Externelor
IOAN VASARHALYI
Episcop Reformat al Ardealului

AL. ZĂNESCU
Avocat, mare industriaș

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel	Incălziri centrale
Pompe centrifugale	Incălziri prin radiaţiune
Ventilatoare	Condiţionarea aerului
Instalaţiuni frigorifice	Uscătorii
Fabrică de ghiaţă	Recuperaţiuni de căldură
Turbine cu aburi	Instalaţiuni sanitare
Cazane cu aburi	Abatoare complete

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

Se vinde de:

Casa Autonomă
a Pădurilor Statului
(C. A. P. S).

CHERESTEA DE RĂŞINOASE, STEJAR ŞI FAG
DOAGE ● TRAVERSE ● LEMNE DE FOC

Informaţiuni:

C. A. P. S.
DIRECŢIA COMERCIALĂ
31, B-dul Take Ionescu, Bucureşti III
Telefon: 3.31.53 şi 3.31.26

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos. 7.30	zilnic
„	13.30 sos.		pl. 6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos. 4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl. 2.30	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl. 0.30	„
„	0.40 pl.	TULCEA	pl. 22.15	„
„	3.00 pl.	ISMAIL	pl. 19.15	„
„	5.40 pl.	KILIA NOUA . . .	pl. 15.10	„
		CHILIA VECHE .	pl. 14.00	„
		PERIPRAVA . . .	pl. 12.30	„
„	7.00 sos.	VALCOV	pl. 12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

BANCA NAŢIONALA A ROMANIEI

CAPITAL: LEI 600.000.000

◆

GUVERNATOR:

MITIȚĂ CONSTANTINESCU

MINISTRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

VICE-GUVERNATOR:

Const. T. Teodorescu

COMITETUL DE CENZORI:

I. Ciocârlie (preşedinte)
G. N. Leon
D. Cristescu
Christu Simionescu
M. Lăzeanu
M. Mărcuş
H. Bănescu

COMISARUL GUVERNULUI:

V. Râmniceanu

ADMINISTRATORI:

C. I. Băicoianu
N. Bălănescu
G. Cesianu
Mihail Romniceanu
Oskar Kiriacescu
A. Oţoiu
E. Savu
J. Lapedatu
C. Stoicescu

◆

SUCURSALE:

Brăila ✶ Braşov ✶ Cernăuţi ✶ Chişinău
✶ Cluj ✶ Constanţa ✶ Craiova ✶ Galaţi ✶
Iaşi ✶ Oradea ✶ Ploeşti ✶ Sibiu ✶ Timişoara

Agenții și birouri de corespondență în toată țara

„SAROGAZ”

SOCIETATE ANONIMĂ ROMANĂ

PRIMA FABRICA ROMÂNĂ DE MĂŞTI CONTRA GAZELOR

(Autorizată de Onor. Ministerul Armamentului prin
Decizia Ministerială No. 7 publicată în Monitorul
Oficial No. 245 din 1935.

BUCUREŞTI

DIRECŢIUNEA: BULEVARDUL TACHE IONESCU No. 27
Telefon: 4.26-27

FABRICA: BULEVARDUL BASARAB No. 27
Telefon: 4.78-72

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POIENI
JUDEŢUL CLUJ

▼

execută case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

▼

Prospecte la cerere, la Direcţiunea Societăţii.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL PÂNĂ LA 31 DECEMBRIE 1938

LINIA IV: DUNĂRE – LEVANT

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA Sosirii	ORA Plecării	BUCUREȘTI	ARDEAL	SUCEAVA	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	SUCEAVA	OITUZ
Nr. călătoriei			116	45	36	57	117	46	37	58
GALAȚI (BRĂILA)	—	7	3/10	19/10	25/10	31/10	18/11	6/12	14/12	20/12
SULINA	17	—	3 "	19 "	25 "	31 "	18 "	6 "	14 "	20 "
	—	20	3 "	19 "	25 "	31 "	18 "	6 "	14 "	20 "
CONSTANȚA	6	—	4 "	20 "	26 "	1/11	19 "	7 "	15 "	21 "
	—	9	5 "	21 "	27 "	2 "	20 "	8 "	16 "	22 "
ISTANBUL	7	—	6 "	22 "	28 "	3 "	21 "	9 "	17 "	23 "
	—	8	6 "	22 "	28 "	3 "	21 "	9 "	17 "	23 "
TRIPOLI	8	—	—	26 "	1/11	—	—	13 "	21 "	—
	—	6	—	28 "	3 "	—	—	15 "	23 "	—
BEIRUT	8	—	—	28 "	3 "	—	—	15 "	23 "	—
	—	20	—	30 "	5 "	—	—	17 "	25 "	—
HAIFA	6	—	—	31 "	6 "	7 "	26 "	18 "	26 "	28 "
	—	8	—	1/11	7 "	9 "	27 "	19 "	27 "	30 "
JAFFA T. AVIV (facult.)	10	—	—	1 "	7 "	9 "	27 "	19 "	27 "	30 "
	—	12	—	2 "	8 "	10 "	28 "	20 "	28 "	31 "
ALEXANDRIA	8	—	11 "	—	—	12 "	30 "	—	—	2/I/39
	—	12	12 "	—	—	13 "	2/12	—	—	3 "
PORT-SAID	8	—	13 "	3 "	9 "	14 "	3 "	21 "	29 "	4 "
	—	12	15 "	5 "	11 "	17 "	4 "	23 "	31 "	7 "
JAFFA T. AVIV facult.)	13	—	16 "	—	—	—	—	—	—	—
	—	9	17 "	—	—	—	—	—	—	—
HAIFA	12	—	17 "	—	—	—	—	—	—	—
	—	18	19 "	—	—	—	—	—	—	—
TRIPOLI (facult.)	10	—	21 "	—	12 "	—	6 "	24 "	—	9 "
	—	12	21 "	—	12 "	—	6 "	24 "	—	9 "
MERSINA	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—
IZMIR (facult.)	8	—	24 "	9 "	15 "	21 "	9 "	27 "	4/I/39	11 "
	—	18	24 "	9 "	15 "	23 "	9 "	27 "	4 "	13 "
ISTANBUL	8	—	26 "	10 "	16 "	25 "	11 "	28 "	5 "	15 "
	—	10	26 "	10 "	16 "	25 "	11 "	28 "	5 "	15 "
CONSTANȚA	14	—	27 "	11 "	17 "	26 "	12 "	29 "	6 "	16 "
	—	20	31 "	15 "	21 "	28 "	—	—	—	—
SULINA	7	—	1/11	16 "	22 "	29 "	—	—	—	—
	—	8	1 "	16 "	22 "	29 "	—	—	—	—
GALAȚI	16	—	1 "	16 "	22 "	29 "	—	—	—	—

LINIA V-a: DUNĂRE — MAREA EGEE

PORTURILE DE ESCALĂ	ORA Sosirii	ORA Plecării	s/s DUROSTOR				
Nr. călătoriei			273	274	275	276	277
GALAȚI	—	7	1/9	27/9	23/10	18/11	14/12
SULINA	17	—	1 "	27 "	23 "	18 "	14 "
	—	18	1 "	27 "	23 "	18 "	14 "
CONSTANȚA	6	—	2 "	28 "	24 "	19 "	15 "
	—	7	3 "	29 "	25 "	20 "	16 "
ISTANBUL	8	—	4 "	30 "	26 "	21 "	17 "
	—	18	4 "	30 "	26 "	21 "	17 "
PIREU	14	—	6 "	2/10	28 "	23 "	19 "
	—	11	7 "	3 "	29 "	24 "	20 "
VOLO	11	—	8 "	4 "	30 "	25 "	21 "
	—	13	8 "	4 "	30 "	25 "	21 "
STYLIS	17	—	8 "	4 "	30 "	25 "	21 "
	—	15	9 "	5 "	31 "	26 "	22 "
SALONIC	9	—	10 "	6 "	1/11	27 "	23 "
	—	20	11 "	7 "	2 "	28 "	24 "
CHIOS	6	—	13 "	9 "	4 "	30 "	26 "
	—	20	13 "	9 "	4 "	30 "	26 "
sau							
MYTILINE (facult.)	6	—	13 "	9 "	4 "	30 "	26 "
	—	20	13 "	9 "	4 "	30 "	26 "
IZMIR	6	—	14 "	10 "	5 "	1/12	27 "
	—	18	14 "	10 "	5 "	1 "	27 "
ISTANBUL	6	—	16 "	12 "	7 "	3 "	29 "
	—	12	16 "	12 "	7 "	3 "	29 "
CONSTANȚA	13	—	17 "	13 "	8 "	4 "	30 "
	—	20	18 "	14 "	9 "	5 "	—
SULINA	7	—	19 "	15 "	10 "	6 "	—
	—	8	19 "	15 "	10 "	6 "	—
GALAȚI	18	—	19 "	15 "	10 "	6 "	—

NOTA: Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră. In timpul închiderii Dunării, în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța. Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte, fără aviz prealabil.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

MERSUL VAPOARELOR, VALABIL PÂNĂ LA 31 DECEMBRIE 1938

LINIA II-a

DESERVITĂ DE m/s „TRANSILVANIA“ şi „BASARABIA“

PORTURILE DE ESCALĂ		Linia I	Linia II	II	I	II	I	II	I	II	I	II
		Ziua şi ora de plecare şi sosire		TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA	BASA-RABIA	TRAN-SILVANIA
		Nr. călătoriei		2	1	3	2	4	3	5	4	6
CONSTANȚA	**Plec.**	Joi ora 24	Joi ora 24	6 / X	13/X	20 / X	27 / X	3 / XI	10 / XI	17 / XI	24 / XI	1/XII
ISTANBUL	**Sos.** **Plec.**	V-ri » 11 » » 15	V-ri » 11 » » 15	7 „ 7 „	14 „ 14 „	21 „ 21 „	28 „ 28 „	4 „ 4 „	11 „ 11 „	18 „ 18 „	25 „ 25 „	2 „ 2 „
PIREU	**Sos.** **Plec.**	S-tă » 12 » » 18	S-tă » 12 » » 18	8 „ 8 „	15 „ 15 „	22 „ 22 „	29 „ 29 „	5 „ 5 „	12 „ 12 „	19 „ 19 „	26 „ 26 „	3 „ 3 „
BEIRUT	**Sos.** **Plec.**	— —	Luni » 6 „ „ 12	10 „ 10 „	— —	24 „ 24 „	— —	7 „ 7 „	— —	21 „ 21 „	— —	5 „ 5 „
HAIFA	**Sos.** **Plec.**	— —	Luni » 16 Marți » 14	10 „ 11 „	— —	24 „ 25 „	— —	7 „ 8 „	— —	21 „ 22 „	— —	5 » 6 „
ALEXANDRIA	**Sos.** **Plec.**	Luni » 6 Marți » 17	M-ri » 7 Joi „ 18	12 „ 13 „	17 „ 18 „	26 „ 27 „	31 „ 1/XI	9 „ 10 „	14 „ 15 „	23 „ 24 „	28 „ 29 „	7 „ 8 »
HAIFA	**Sos.** **Plec.**	Mer. » 9 Joi » 9	— —	— —	19 „ 20 „	— —	2 „ 3 „	— —	16 „ 17 „	— —	30 „ 1/XII	— —
BEIRUT	**Sos.** **Plec.**	Joi » 18 » » 18	— —	— —	20 „ 20 „	— —	3 „ 3 „	— —	17 „ 17 „	— —	1 „ 1 „	— —
PIREU	**Sos.** **Plec.**	S-tă » 8 » » 14	S-tă „ 8 S-tă » 14	15 „ 15 „	22 „ 22 „	29 „ 29 „	5 „ 5 „	12 „ 12 „	19 „ 19 „	26 „ 26 „	3 „ 3 „	10 „ 10 „
ISTANBUL	**Sos.** **Plec.**	D-că » 11 » » 16	D-că » 11 D-că » 16	16 „ 16 „	23 „ 23 „	30 „ 30 „	6 „ 6 „	13 „ 13 „	20 „ 20 „	27 „ 27 „	4 „ 4 „	11 „ 11 „
CONSTANȚA	**Sos.**	Luni » 4	Luni » 4	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „

Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial, fără aviz prealabil.

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere, în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde, din cauză de forță majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesitățile serviciului vor cere.

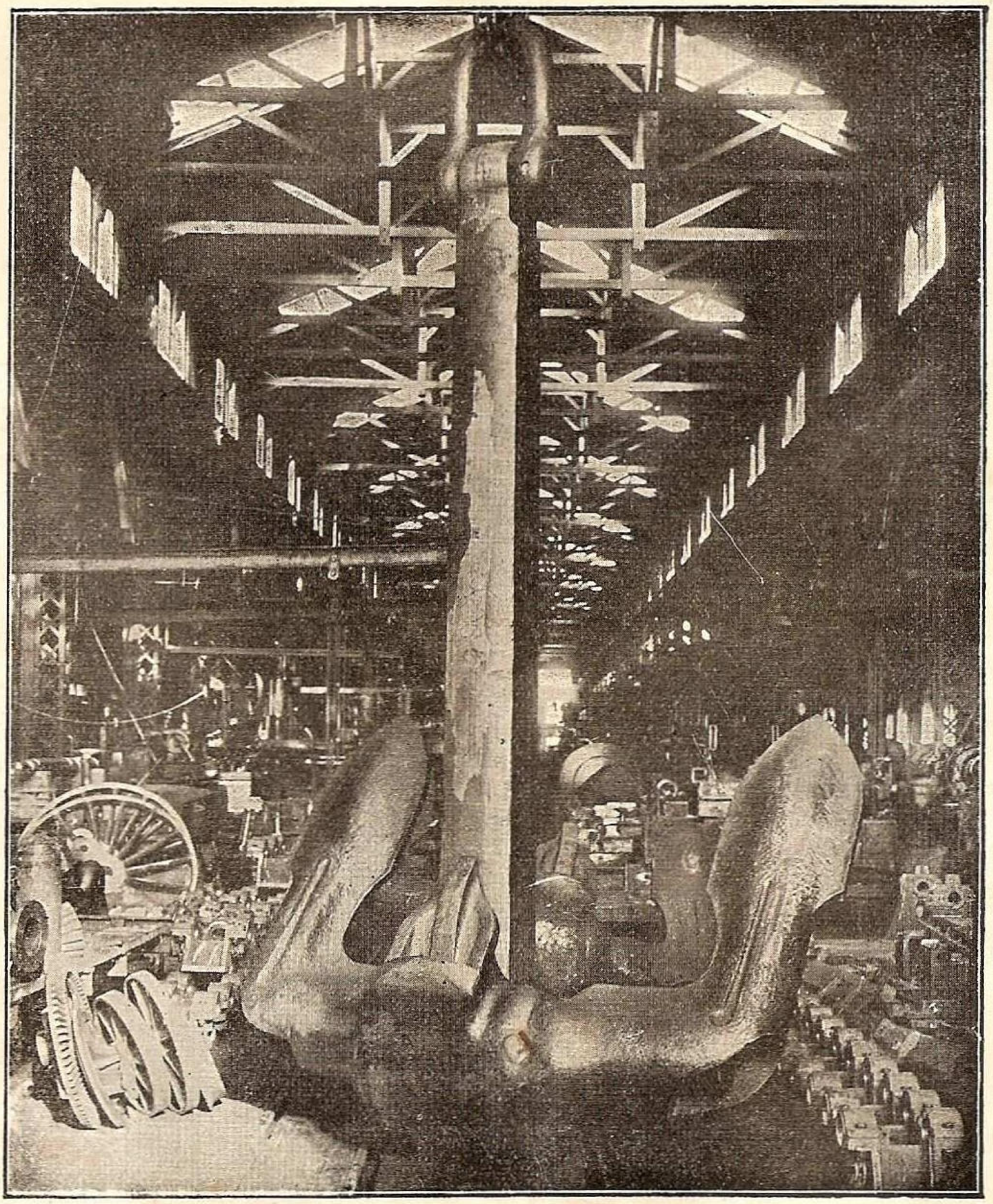
LINIA III-a:

DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ (D.M.O.)

PORTURI DE ESCALA	ORA Sosirii	ORA Plecării	PELEȘ	ALBA IULIA	PELEȘ	ALBA-IULIA	PELEȘ
	Nr. călătoriei		37	37	38	38	39
GALAȚI/BRAILA	—	7	14 / IX	12 / X	7 / XI	5/XII	31/XII
SULINA	16 —	— 17	14 „ 14 „	12 „ 12 „	7 „ 7 „	5 „ 5 „	31 „ 31 „
CONSTANȚA	6 —	— 15	15 „ 16 „	13 „ 14 „	8 „ 9 „	6 „ 7 „	1/I/39 2 „
ISTANBUL	11 —	— 18	17 „ 17 „	15 „ 15 „	10 „ 10 „	8 „ 8 „	3 „ 3 „
SALONIC	7 —	— 16	19 „ 20 „	17 „ 18 „	12 „ 13 „	10 „ 11 „	5 „ 6 „
PIREU	20 —	— 20	21 „ 22 „	19 „ 20 „	14 „ 15 „	12 „ 13 „	7 „ 8 „
IZMIR	19 —	— 20	23 „ 24 „	21 „ 22 „	16 „ 17 „	14 „ 15 „	9 „ 10 „
KATACOLON	12 —	— 16	26 „ 26 „	24 „ 24 „	19 „ 19 „	17 „ 17 „	12 „ 12 „
MALTA	6 —	— 20	28 „ 29 „	26 „ 26 „	21 „ 22 „	19 „ 20 „	14 „ 15 „
NEAPOLE/GENOVA	20 —	— 20	1 / X 3 „	28 „ 28 „	24 „ 26 „	22 „ 24 „	17 „ 19 „
MARSILIA	8 —	— 20	5 „ 12 „	30 „ 5 / XI	28 „ 30 „	26 „ 28 „	21 „ 23 „
MALTA (fac.)	18 —	— 20	15 „ 15 „	8 „ 8 „	3/XII 3 „	31 „ 31 „	26 „ 26 „
KALAMATA	11 —	— 14	17 „ 17 „	10 „ 10 „	5 „ 5 „	2/I/39 2 „	28 „ 28 „
PIREU	9 —	— 20	18 „ 18 „	11 „ 11 „	6 „ 6 „	3 „ 3 „	29 „ 29 „
ISTANBUL	15 —	— 15	20 „ 20 „	13 „ 13 „	8 „ 8 „	5 „ 5 „	31 „ 31 „
CONSTANȚA	14 —	— 20	21 „ 25 „	14 „ 17 „	9 „ 13 „	6 „ —	1/II/39 —
SULINA	7 —	— 9	26 „ 26 „	18 „ 18 „	14 „ 14 „	— —	— —
GALAȚI	18	—	26 „	18 „	14 „	—	—

„REȘIȚA"

Minereuri, huilă, brichet, cocs ✱ Lemne de foc, de construcție, cărbuni de lemn ✱ Materiale refractare. ✱ **Fonte**: de mulaj, Martin și maleabile. ✱ **Oțeluri**: ordinare și speciale, turnate și forjate. Fer de comerț, traverse I și U, fer fasonat, table forte și mijlocii, șine și accesorii pentru căile ferate normale și înguste. Buloane, nituri, piulițe, etc. ✱ Macazuri, ramificații, întretăeri, poduri, hale și alte construcții în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roți, roți montate complect.



LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Mașini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ȘI MUNIȚIUNI, etc., etc., etc.

ADMINISTRAŢIILE
SOCIETAŢILOR

ANGLIA

ŞI

CLARK
DIN PLOEŞTI

Trimit tuturor prietenilor urări sincere cu ocazia sărbătorilor şi le doresc un an nou plin de linişte şi prosperitate.

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN", S. A. R. — BUCUREŞTI

Preţul Lei 20.—

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

IN AMINTIREA
CĂLĂTORIEI DISTRUGĂTORULUI
„REGINA MARIA“

— IN ZILELE DE 4 — 6 IANUARIE 1938 —

CU

MĂRIA SA MARELE VOEVOD MIHAI
DE ALBA IULIA
LA BORD

INSTITUT DE ARTE GRAFICE ŞI EDITURĂ „MARVAN“, S. A. R. B-dul PRINCIPELE MIRCEA No. 10. — Telefon 3.7246 şi 5.5188

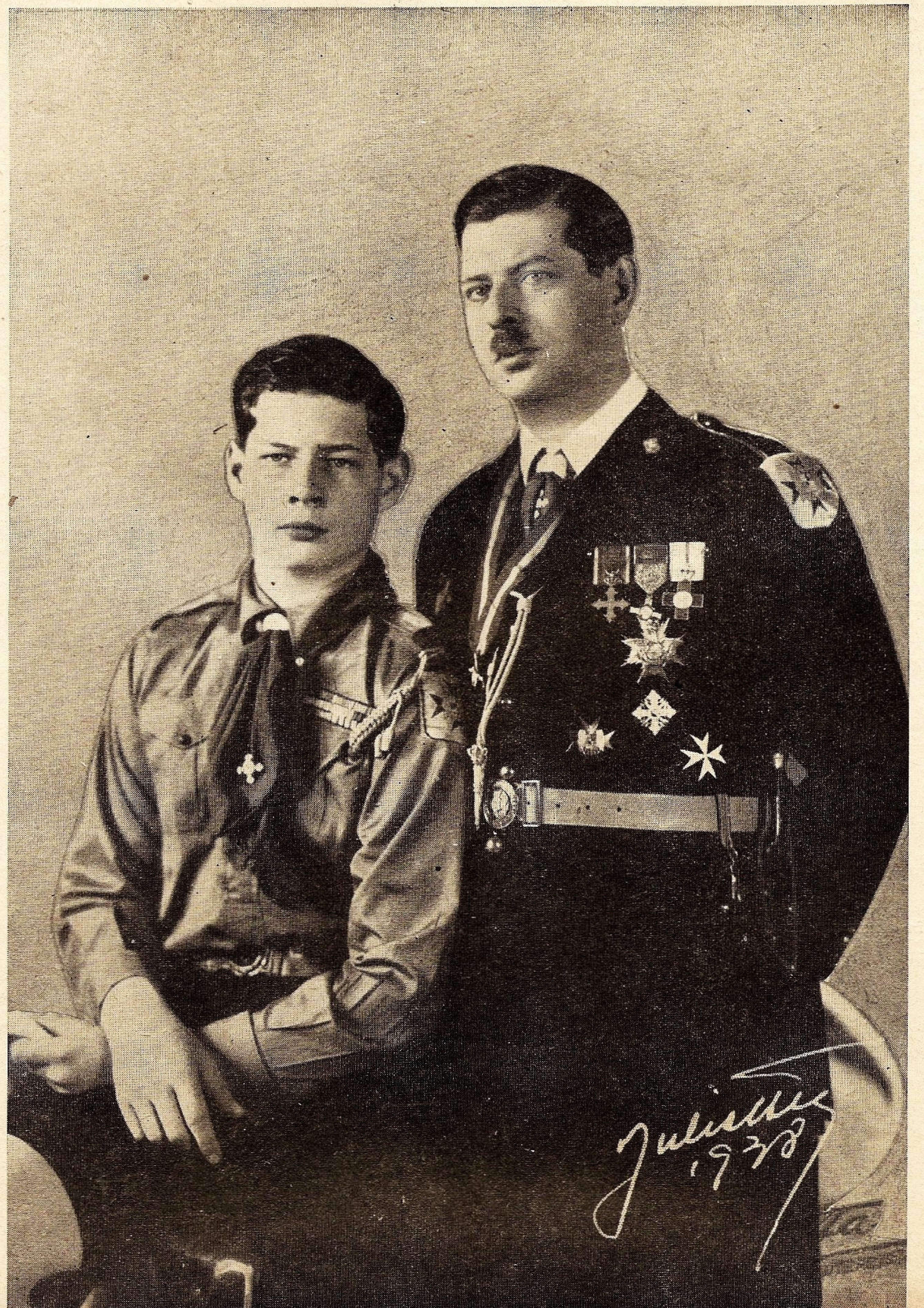
IN AMINTIREA CALATORIEI

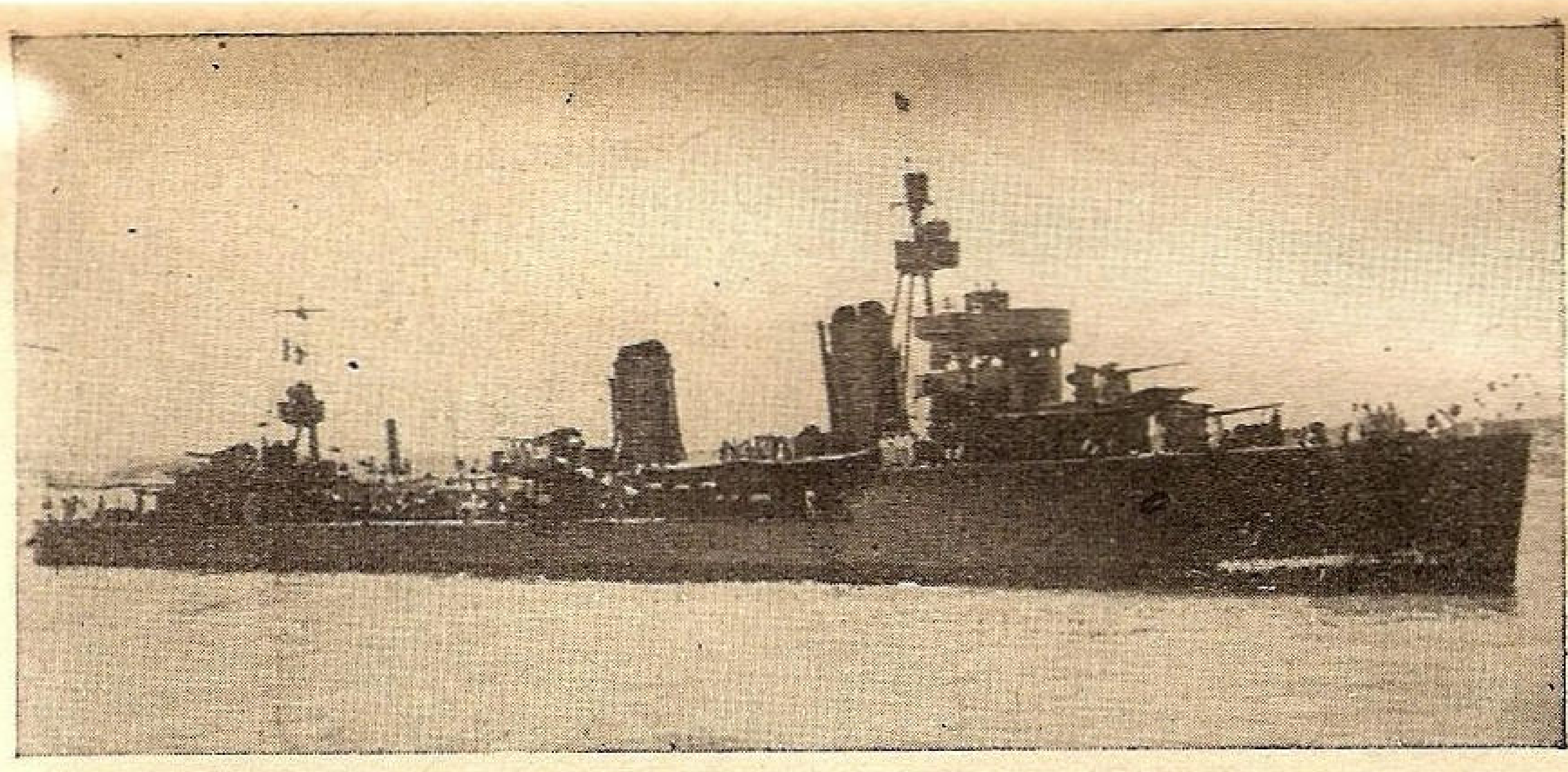
DISTRUGĂTORULUI REGINA MARIA

IN ZILELE DE 4—6 IANUARIE 1938

CU

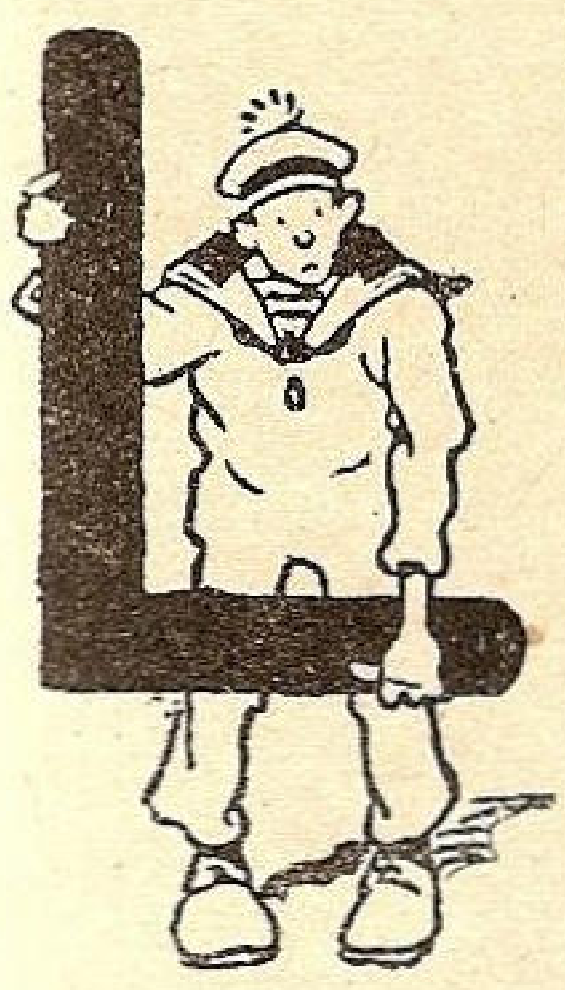
MĂRIA SA MARELE VOEVOD MIHAI DE ALBA IULIA LA BORD





Distrugătorul „Regina Maria".

MĂRIA SA
MARELE VOEVOD
MIHAI
Moştenitorul Tronului
PRIMEŞTE ADEVĂRATUL BOTEZ AL MĂRII



LIGA Navală Română, cu Inalta aprobare a M. S. Regelui Carol II, Augustul ei Preşedinte, a ţinut ca într'un cadru marinăresc să distribue câte o mărturie tuturor celor cari se găseau la bord în memorabila călătorie, din zilele de 4 — 6 Ianuarie 1938.

Solemnitatea a avut loc la bordul distrugătorului „Regina Maria", cu ocazia serbărilor Marinei de la 8 Septembrie 1938, în prezenţa Măriei Sale Marelui Voevod Mihai de Alba-Iulia, a domnului General Adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi Marinei şi a numeroase personalităţi invitate.

Cu acest prilej d. *Amiral I. Coandă*, Vice-Preşedintele Ligii Navale, a rostit următoarea cuvântare :

CAMARAZI,

Ne-am întrunit astăzi la bordul acestui distrugător, care poartă un nume atât de scump tuturor marinarilor, pentru a ne reaminti şi îndeplini unele lucruri în legătură cu furtuna ce a avut de întâmpinat în zilele de 4 spre 6 Ianuarie 1938.

O furtună nu este un ce rar în viaţa marinarilor, care de fapt este un lung şir de furtuni. Şi noi ştim că pentru marinari nu-i bucurie mai mare, de cât atunci când cu ajutorul lui Dumnezeu şi vrednicia lor, au izbutit a trece printr'o furtună şi trebue să fie gata a preîntâmpina altele.

Furtuna înfruntată de distrugătorul „REGINA MARIA" în acest an, ca şi furtuna înfruntată de bricul „MIRCEA" la 1888, şi atâtea altele înfruntate de navele noastre de război şi de comerţ în timpul celor cincizeci de ani — dela 1888 la 1938 — sunt dovezi netăgăduite că şi în acest greu câmp de îndeletnicire al marinariei, geniul românesc se afirmă cu laudă şi destoinicie.

Furtuna din Ianuarie 1938, a avut o deosebită însemnătate ; distrugătorului „REGINA MARIA" i-a fost dat ca în acest timp să aibă la bord pe MĂRIA SA MARELE VOEVOD MIHAI DE ALBA-IULIA, Moştenitorul Tronului, fiul prea Iubitului nostru Suveran. Aţi avut voi Comandant, ofiţeri şi marinari ai acestei nave în mâinile voastre soarta Dinastiei noastre, şi de aceia în clipele când voi luptaţi cu furia vântului şi a valurilor, românimea toată dela Rege până la cei din cele mai depărtate colţuri ale Ţării, aveau privirile aţintite spre voi şi cu toţii ne rugam Atotputernicului pentru izbânda voastră.

Cu încredere în Dumnezeu şi în puterile voastre aţi învins şi datorită vouă Măria Sa a primit botezul Mării în muzica vijelioasă a furtunei şi a viscolului.

Şi fiindcă datina noastră creştinească cere ca toţi cei cari participă la un botez, să primească o mărturie, LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, cu Inalta aprobare a M. S. Regelui, Augustul ei Preşedinte, a bătut mărturia pe care cu multă dragoste v'o împarte, cu recomandarea de a o păstra, pentru ca atunci când departe de aci şi de vremea de azi, veţi depăna şirul amintirilor vieţii voastre, să vă opriţi un minut şi la întâmplarea dela 4—6 Ianuarie 1938, care desigur vă va mulţumi şi mândri.

Şi acum, urând marinarilor români ca şi de-aci înainte să răzbată cu bine şi vrednicie prin furtunile vremurilor viitoare, strigăm cu toţii din adâncul sufletului nostru românesc şi marinăresc :

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol II,

Trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia.

Trăiască Marina Română.

CUM A DECURS CĂLĂTORIA

> *— De unde vă recrutaţi marinarii ?*
> *— Dela munte Majestate !*
>
> **Un comandant român**

După cum în istoria popoarelor sunt nume predestinate, — Napoleon, Frederic, Cezar, Anibal, Togo, — tot astfel şi în marină sunt nave predestinate. Chiar în marina noastră, mică şi tânără, aproape fără tradiţii, a fost „MIRCEA", navă de lemn şi cu pânze, dar care a creiat ceiace M. S. Regele, Augustul nostru Preşedinte, a concretizat minunat : *„spiritul Mircea"*. Erau nave cu nume frumoase, — *„România" „Ştefan cel Mare", „Alexandru cel Bun", „Rândunica", „Dacia"*, etc., — dar predestinat la neperitoare glorie a fost doar *„Mircea"*.

O altă navă începe a dovedi că e predestinată. Aceasta este N. M. S. *„Regina Maria"*. Ea a fost menită să treacă Gibraltarul şi să reprezinte ţara, alături de navele tuturor naţiunilor, la serbările încoronării M. S. Regelui Angliei, după 42 de ani de când *„Mircea"* şi *„Elisabeta"* îl trecuse spre a juca acelaş rol la inaugurarea canalului dela Kiel.

Tot distrugătorului „Regina Maria" îi revenise cinstea să reprezinte ţara la serbările cari au avut loc cu prilejul căsătoriei A. S. R. Principe Moştenitor al Greciei, precum şi aceia de a avea la bord pe Măria Sa Marele Voevod Mihai, Moştenitorul Tronului României.

Cel care trasează drumurile pe oceanul Eternităţei însă, drumuri necunoscute de umilii cutreerători ai oceanelor pământești, a consfințit că nava era predestinată unei cinste și mai mari : *să dea botezul, adevăratul botez al mărei, tânărului,* — cel mai nou și cel mai tânăr *Sublocotenent de Vânători de Munte — viitorului Comandant al armatelor de uscat, aer și apă.*

A-tot-puternicul a voit să-I dea prilejul să cunoască Marea Neagră, în toată splendoarea urgiei ei, — când vânt, apă și zăpadă se unesc a arăta omului că-i un nimic, atât el cât și vasul lui, — precum și destoinicia, devotamentul, eroismul marinarilor noștri, fii ori nepoți de plugari ori ciobani *„dela munte recrutați”*.

Nu în cântece de mandolină, în sunete de fanfare, în străluciri de uniforme sclipitoare, în închinări cu șampanie înspumată, în urale eșite din piepturi omenești, — ci în urletele Vijeliei, în țipetele Viforului, în amețeala Vârtejului, în orbirea Viscolului, când cerul și marea par a se'mpreuna pentru a pedepsi pe cei ce s'au încumetat să-și arate semeția, înfruntând Firea.

Nu pe mări bune, cu sclipiri de stele oglindite dealungul unui pod de argint, aruncat de o lună plină care răscolește doruri de vis și viață, — ci pe căldarea în clocote care e Marea Neagră, fără stele, fără lună, în sbucium și scrâșneală de iad, în întuneric de beznă, în frământare fără de răgaz.

S'ar părea un basm, — și totuși realitate, pe care suntem nevoiți a o da cum putem, nu cum a fost, fiindcă pentru așa ceva nici *Jean Bart* n'ar fi putut găsi cuvintele cari să zugrăvească și sbuciumul de pe navă și cel din suflete, când mai presus de viața celor de pe vas, era viața Moștenitorului Tronului în joc.

Dumnezeu nu hotărîse pieirea celor pentru care atâția se rugau pe uscat, ci numai punerea la încă o încercare a marinarilor noștri, ca tânărul Vlăstar Regal, să vadă atât ce-i marea, precum și cât sunt de căliți marinarii noștri.

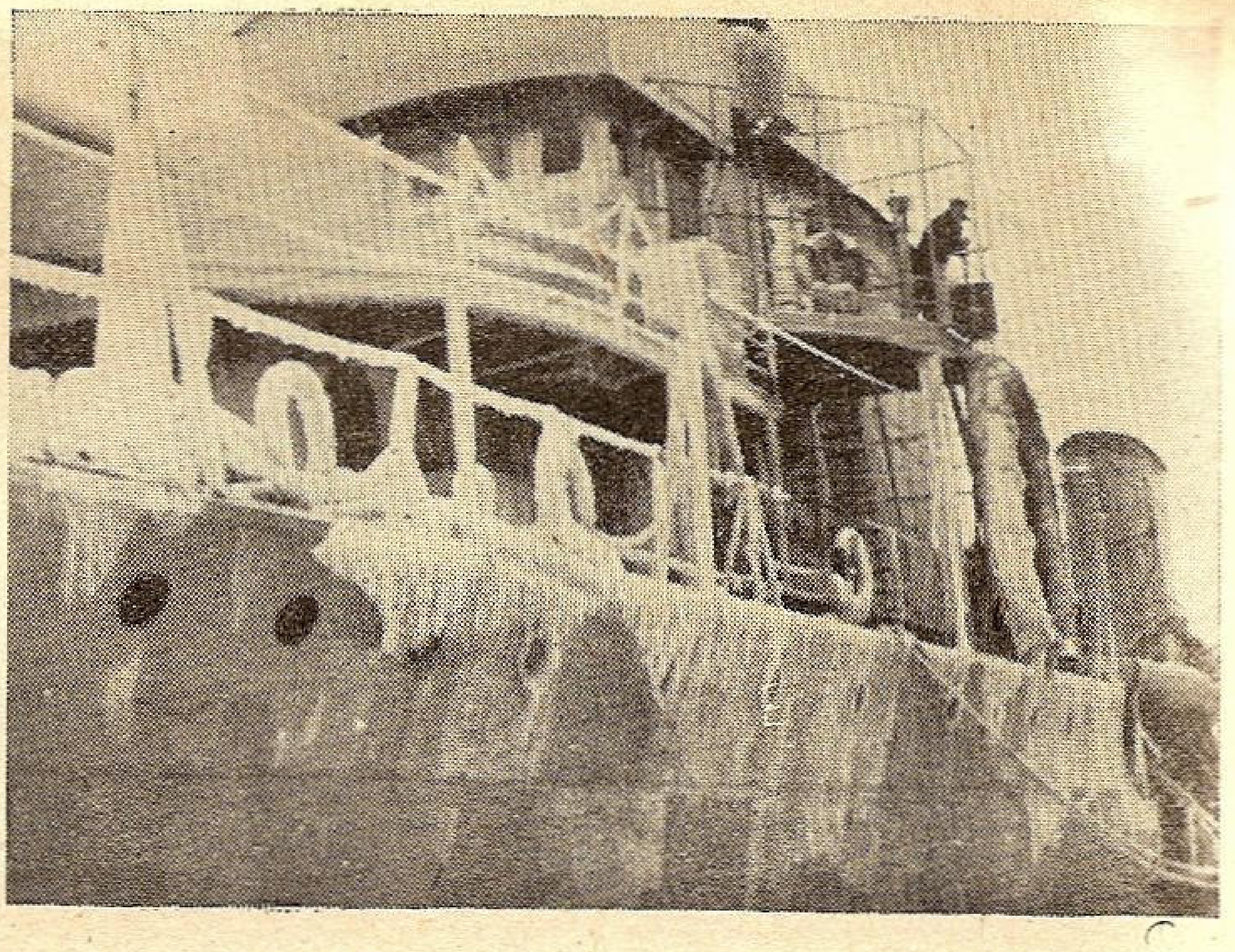
Și acum să asistăm la acest istoric botez:

PLECAREA

Distrugătorul comandat de D-l Cpt. C-dor *Stoianovici Al.*, având la bord pe d-l Comandor *Dumitrescu Gh.*, Comandantul escadrilei de distrugătoare și d-l Comandor adj. *Fundățeanu Preda*, însoțitorul Măriei Sale Marelui Voevod, a părăsit Constanța în ziua de 4 Ianuarie, ora 20, cu vânt de Nord-West, forța 3—4 („vânt bun”, în limbaj marinăresc), marea cu hulă dintr'o trecută furtună.

Către miezul nopții vântul trece la Nord-Est, forța crește treptat ajungând la 8—9, transformându-se în tempestă, Valurile devin din ce în ce mai năprasnice, făcând ca nava să tangheze și să ruleze, isbind cârma sau făcând-o fără efect atunci când vasul fugea călare pe creasta unui val, ori se afunda cu botul într'o vale cu caracter de abis. Viscolul orbitor desăvârșia urgia talazurilor care se năpusteau cu violența unor ciocane hidraulice, iar gerul după fiecare val îmbrăca în ghiață parâme, cabluri, comandă, etc.

D. Comandor G. Dumitrescu trece în revistă bravul echipaj



După fiecare val gerul îmbracă în ghiață comandă, tunuri, parâme

Cu toate că tempesta era din pupa, puntea era complet inundată de apă, iar nava gemea dureros ori de câte ori cădea în văgăunele înspumate sau era pur și simplu aruncată în aer. Capacele dela depozitele de păcură săriră în aer, iar păcura răbufnind ca dintr'un geyser, mânjea tot ce mai rămăsese teafăr la bord.

Cu toată viteza dată de puternicele mașini ale navei, cârma devenise fără efect și nava furată de valuri se pusese de câteva ori paralel cu ele, făcând-o să dea bande, — să se aplece, — de 40° până la 50°, amenințând-o cu răsturnarea. Pe punte nu se mai putea circula, cei dela prova erau izolați de cei dela pupa, iar furia valurilor distrugeau tot ce găsea în cale.

Gruile de oțel groase au fost frânte sau îndoite ca niște lumânări de ceară ; scările cu bare și trepte de oțel au fost strâmbate ; bastoanele dela balustrade au fost smulse și transformate în proectile ; bărcile enorme, în care să încapă 40 oameni, au fost scoase din solidele lor legături, aruncate pe punte și apoi, sfărâmate, în mare ; chesoanele tunurilor desrădăcinate.

Dar interiorul ! Paturile, mesele, dulapurile, caloriferele, tot interiorul acela sobru dar cochet, dislocate de flexiunile navei și transformate în sfărâmături, care amestecate cu ținutele și așternuturile ofițerilor, maeștrilor și echipajului, pluteau pe apa care ajunsese până la genunchi. Cabina hărților inundată, cu pardoseala acoperită de cioburi, resturi de mâncare, hărți sfâșiate, călimările vărsate, totul alunecând dintr'un bord în altul într'o baltă lichidă și murdară.

Cei cari au navigat pe mări și pe oceane, știu că dintre toate mările, a noastră este cea mai de temut. Cu drept cuvânt a fost botezată „Neagră”. In locul valurilor regulate de pe alte mări, cari se formează după 2—3 zile de vânt puternic, Marea Neagră într'un sfert de oră se sbârlește și într'o oră—două valurile sunt formate, amenințând cu sfărâmarea sau înghițirea pe cei prinși în larg, cari nu-și găsesc refugiu decât la Caliacra.

INTOARCEREA

Ce figură ar fi făcut la Pireu Nava Majestății Sale „Regina Maria" în halul de ruină exterioară și interioară?

In ce stare de oboseală și surmenare ar fi ajuns Măria Sa Marele Voevod?

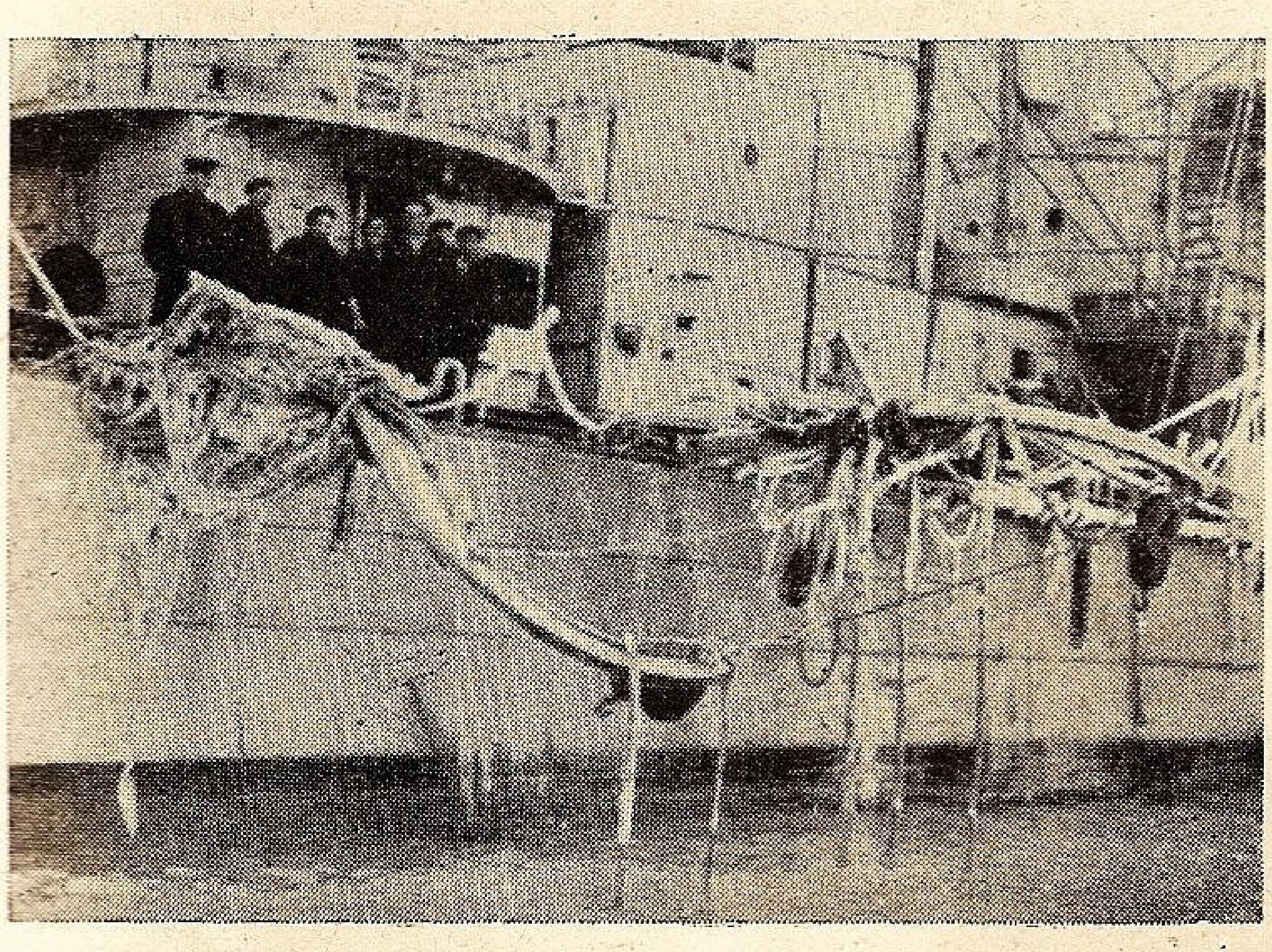
Iată problemele ce se puneau în cazul când nava și-ar fi putut continua drumul. Dar mai presus de acestea se punea problema siguranței însăși a navei.

Marinarii știu că în aceste împrejurări nu este altceva de făcut decât *„a ține vasul la cap"* adică a pune prova la val și cu viteza redusă, să se taie valul astfel ca să evite răsturnarea, ruperea în două și să se aibă cât mai ușoare avarii.

Așa s'a procedat la 5 Ianuarie ora 8 dimineața, manevrând numai cu mașinele și mergând cu drumul Nord 9° la Est, cu o milă (2 km.) pe oră. Refugierea la Caliacra era exclusă, căci drumul ar fi fost aproape paralel cu valurile.

Tot timpul nava și-a cunoscut poziția, cu toată vizibilitatea nulă, din cauza viscolului orbitor, grație aparatelor goniometrice dela bord și a radio-farurilor dela uscat.

Deasemenea tot timpul legătura cu uscatul a fost ținută prin T. F. S. până la ora 14,30 când o bandă mai puternică și un val rupe antena devenită rigidă prin ghiața ce o acoperise. Ministerul Aerului și Marinei, nemai având nici o știre, a dat ordin vaporului S. M. R. „Dacia", singurul disponibil și cu un tonaj mult mai mare, — 4.800 tone față de 1.800 ale distrugătorului, — ca să se îndrepte spre ultimul punct indicat, să retrasmită știrile pe care distrugătorul le făcea cu proectorul și să-i dea asistență la nevoe.



Gruile de oțel au fost îndoite ca niște lumânări de ceară.

Ținând seamă că în afară de navă, însăși viața Marelui Voevod, Moștenitorul Tronului era în primejdie, nu numai „Dacia", dar toate navele din portul Constanța de s'ar fi trimis, poate încă nu ar fi fost deajuns, în cazul unui deznodământ fatal. Bărcile fiind măturate de valuri, singuri colacii de salvare ar mai fi servit, rămânând ca vasele trimise să pescuiască pe cei cari ar fi sărit în apă.

La ora 18, „Dacia" ese în larg și către orele 22 întâlnește distrugătorul, care între timp și-a putut repara antena, — în ce condițiuni e ușor de închipuit, — și primește ordinul să se înapoieze la Constanța, fără a se depărta de distrugător.

Odată cu „Dacia" a luat largul și vasul de salvare „King-Lear" care nereușind a găsi distrugătorul și nemai putând înfrunta furia valurilor, deși are o construcție specială de salvator, s'a adăpostit la Caliacra.

Către ora 20, distrugătorul primește o radiogramă dela Comandantul Marinei Bulgare, care alarmat de știrile ce sburau spre Constanța și București, pune grațios adăpostul portului Varna la dispoziția celor ce se sbăteau în larg. Comandantul navei a mulțumit dar a declinat invitația, deoarece trecuse de Varna.

In ziua de 6 Ianuarie la ora 8.30 distrugătorul intră în port zdrențuit ca după o luptă navală, așa cum dese ori se întâmplă în Marea Neagră.

Măria Sa Marele Voevod, liniștit, a asistat cu încredere la marea luptă cu furia elementelor deslănțuite. Adânc impresionat de bravura marinarilor noștri, cari au stat neclintiți la posturi timp de 32 ore, dela comandant până la ultimul marinar, fochist sau telegrafist, aproape că nu se îndura a se despărți de cei cari I-au dat prilejul să primească adevăratul botez a lui Neptun. A fost un greu examen, — nici primul și nici ultimul, pe care trecându-l cum l'au trecut, I-au dovedit cu prisosință că oricând se poate bizui pe marinarii Săi, așa cum S'au bizuit Augustul Său Părinte și glorioșii Săi Strămoși.

VAPORUL S. M. R. „DACIA"

Comandantul navei „Dacia" fiind în concediu, inspectoratul S. M. R. a dispus ca d. *Paraschivescu Emil,* comandantul s/s „Peleș", care întâmplător se afla la Constanța, să ia comanda navei.

Deși bolnav, totuși om al datoriei, a părăsit căminul, prezentându-se imediat la bord și luând toate măsurile pentru o grabnică eșire în larg.

Pe navă s'a mai îmbarcat și o echipă de timonieri semnalizatori din Marina Regală, sub conducerea d-lui Căpitan *Roșescu Gheorghe,* trimiși special de d. C. Amiral *Schmidt Victor,* comandantul Forțelor Maritime.

Dacia a părăsit portul la 5 Ianuarie, orele 18.30. Cu tot orizontul extrem de redus, ajutat de relevmentele goniometrice, la 22,25 descoperă distrugătorul, cu care se pune în legătură cu semnale optice, face rondoul și se așează în pupa, până ce primește ordinul să treacă în prova. In apropiere de Constanța a stopat și, cu oamenii la front, a dat distrugătorului onorurile cuvenite după care a intrat în port.

Cu acest prilej echipajul și-a făcut datoria cu zelul cunoscut în atâtea împrejurări, fiecare dându-și seama atât de greutatea misiunii cât și a rolului ce l-ar fi avut de jucat în cazul unui dezastru. Ofițeri, mecanici, radiotelegrafistul și toți oamenii au stat la posturi fără să se schimbe, gata a-și da viața la nevoe pentru a o salva pe a Moștenitorului Tronului.

Raportul Inspectoratului S. M. R., sună astfel:

„Datorită excepționalelor calități de marinar, priceperii și sufletului pe care l-a dovedit comandantul *Paraschivescu,* misiunea aceasta a fost executată cu deplin succes, spre satisfacerea întregii Țări, care a trăit, în acea noapte, momente de adevărată îngrijorare.

„Vă rog să binevoiți a acorda o recompensă acestui merituos comandant, care a dovedit, în nenumărate ocaziuni, munca deosebită în interesul instituției și a da, în acelaș timp, un ordin de mulțumire pentru ofițerii și echipajul vaporului „Dacia".

D. comandant Paraschivescu, copil al faimosului bric „Mircea' a dat dovadă că face parte din falanga camarazilor săi comandanţi şi ofiţeri ai marinei noastre comerciale, care a făcut renumele atât al Serviciului Maritim Român cât şi al societăţilor „România" şi „Steaua Română". Pentru cele mai sus arătate, d-sa a fost distins cu ordinul „Steaua României" în gradul de ofiţer — care se adaogă la alte distincţii, dobândite fie ca navigator, fie ca luptător în războiul de Intregire a Neamului.

RĂSPLATA NAŞILOR

După cum era de aşteptat, Monitorul Oficial a publicat lista celor cari, pentru faptele arătate în dreptul fiecăruia, au fost distinşi de M. S. Regele, Augustul Preşedinte al Ligii Navale:

Proprio Motu

Comandor-Adjutant Preda Fundăţeanu distins „proprio motu" cu ordinul *„Pentru Merit"*, ofiţer.

Căpitan Tomescu Mircea, care a însoţit pe Măria Sa Marele Voevod, *„Bene Merenti"* cl. IV.

Crucea de onoare „Pentru Merit" cl. II

Comandor Dumitrescu Gh. „In calitate de comandant superior a avut întreaga şi totala răspundere a situaţiei în care s'a găsit nava, situaţie pe care a apreciat-o just. Conştient de marea răspundere ce avea a stăpânit necontenit acea situaţie, prin precisiunea, promptitudinea şi judiciozitatea măsurilor pe care le-a luat pentru siguranţa navei. A trebuit energie hotarîre, calm, stăpânire de nervi şi fermitate, pentru a imprima subordonaţilor acea încredere care i-a asigurat din partea lor, acea spontană, fermă şi devotată colaborare, atât de necesară în asemenea grele împrejurări. Increderea ce radia din preciziunea şi claritatea măsurilor ordonate şi executate, era desăvârşită prin continua şi neobosita sa prezenţă, timp de 36 ore de navigaţie, pe puntea de comandă, iar toate detaliile atitudinei sale au stimulat întreg personalul navei".

Cpt. Comandor Stoianovici Alex. „Timp de 36 ore a fost neclintit pe comanda navei, a dat dovadă de calm, hotarîre şi nervi stăpâniţi, în tot timpul cât nava a avut de înfruntat furia furtunei, luând la timp toate măsurile cele mai judicioase pentru navigaţia navei în siguranţă. A fost un exemplu şi continuu stimulent pentru întreg personalul navei".

Locot. Holban Ştefan. „S'a distins printr'o activitate şi vigilenţă timp de circa 30 ore în lucrările impuse de împrejurări; a condus echipa de ofiţeri, maeştri şi soldaţi, care a scos apa cu ghiordele, din compartimentele pupa (careu, şi culoare cabine), fiind sufletul ei. A amarat parâmele de pe puntea tunului 4 care erau ameninţate să cadă în apă şi eventual să fie prinse de elici. A luat parte la operaţiile de verificarea transmisiunilor cârmei, înfruntând cu curaj valurile furioase care spălau necontenit puntea".

Locot. mecanic Constandache I. „A fost neobosit în toate serviciile şi lucrările ce a trebuit să îndeplinească în toate părţile navei, unde era nevoe, înfruntând, cu curaj şi elan riscurile mersului pe puntea spălată de valurile furioase. A dat dovada de un deosebit spirit de sacrificiu şi devotament".

Medalia Maritimă Cl. III.

Căpitan Lăzărescu Petre, a fost tot timpul la comandă lângă comandantul superior, secondându-l cu deosebit devotament. Cu toate riscurile ce implicau deplasările dintr'o parte în alta a navei, dela prova la pupa, pe puntea bătută de valuri, a îndeplinit cu elan şi calm toate însărcinările date.

Căpitan Condeescu Dumitru, a fost tot timpul la comandă lângă comandantul superior, secondându-l cu deosebit devotament. Cu toate riscurile ce implicau deplasările dintr'o parte în alta a navei, dela prova la pupă, pe puntea bătută de valuri n'a pregetat a îndeplini cu elan şi calm toate însărcinările date.

Căpitan Mocanu Gheorghe, ca ofiţer de navigaţie, a stat necontenit la comandă lângă comandantul navei, secondându-l cu deosebit devotament. Ca şi camarazii săi, cu toate riscurile ce implicau deplasările dintr'o parte în alta a navei, dela prova la pupa, pe puntea bătută necontenit de valuri, n'a pregetat a îndeplini cu elan şi calm, şi însărcinările primite în altă parte a navei.

Căpitan-mecanic Cocias Constantin, ca mecanic-şef a navei şi-a îndeplinit funcţiunea cu destoinicie şi abnegaţie, neclintit la postul său, deşi chiar dela începutul furtunii a fost lovit la cap şi ochiu de un capac de tambuchiu, isbit de valuri în momentul când eşea dela turbină să se ducă la pupa navei.

Paturile, mesele, dulapurile prefecute în sfărâme

Locotenent Horodinca Alexandru, a activat cu elan la lucrările echipei de ghiordele: ofiţeri, maeştri şi marinari, pentru scoaterea apei din compartimentele careu, cabine şi culoare pupa. A fost lovit la maxilar şi rănit în timpul acestor operaţiuni din cauza ruliului mare.

Locotenent Costea Gheorghe, printr'o deosebită şi perseverentă activitate şi cu toate greutăţile şi multe riscuri, a reuşit să asigure funcţionarea posturilor T. F. S., pentru menţinerea legăturii cu posturile dela uscat. A secondat pe comandantul superior, cu elan şi spontaneitate, înfrângându-şi oboseala celor 36 ore de continuă activitate. Cu ocazia amarării balenierei a dovedit spirit de devotament şi curaj.

Locotenent Constantinescu Dumitru, a lucrat cu elan şi neoboseală la operaţiile echipei de ghiordele, compusă din ofiţeri, maeştri şi marinari, pentru scoaterea apei din compartimentele-pupă, (careu, culoare şi cabine).

Aspirant mecanic, Moscu Vasile, a stat neclintit tot timpul navigaţiei, la căldări, conducând şi supraveghind personalul şi asigurând buna şi continua funcţionare a aparatului vaporizator (căldări), în condiţiuni ireproşabile.

Maestru militar Petre Gheorghe, a fost neobosit tot timpul navigaţiei navei, executând diferite lucrări la prova şi la pupa navei sau în compartimentele aparatului vaporizator. Astfel în nenumărate rânduri a înfruntat valurile mării care spălau puntea, pentru a verifica transmisiunile cârmei din fiecare compartiment. Pentru a deschide o valvulă de comunicaţie a unui depozit de păcură, n'a pregetat a se vârî cu capul sub apa din santina în care se găsea acea valvulă.

Maestru militar Alexe Iordache, s'a achitat cu o deosebită destoinicie de însărcinările de mecanic auxiliar, deplasându-se pe puntea navei, deseori acoperită de valuri pentru a conlucra la operaţiile de verificare a transmisiunilor cârmei în toate compartimentele. Timp de 36 ore a fost în orice moment gata să execute lucrările impuse de situaţie.

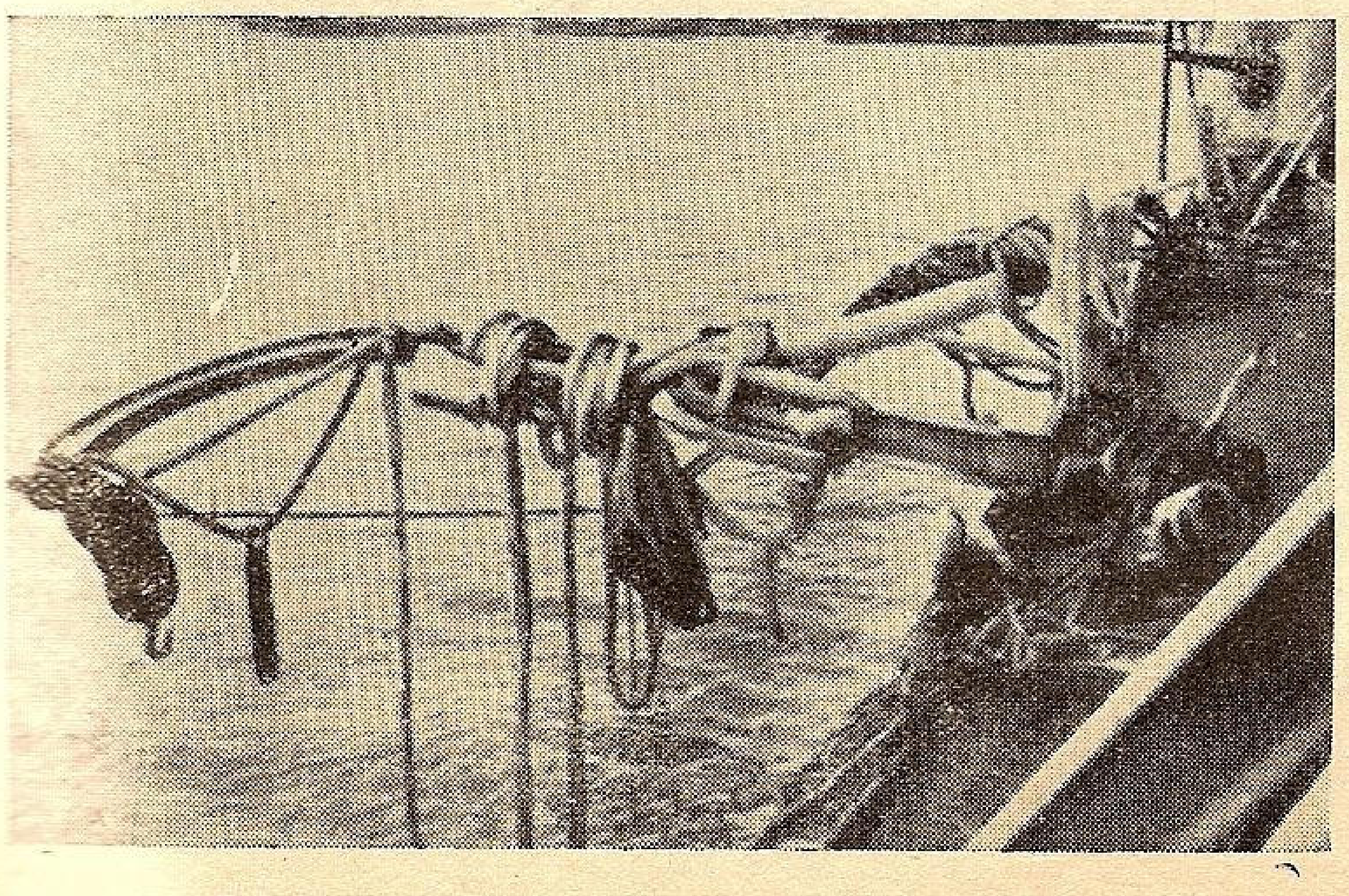
Maestru militar Bondalici Constantin, a stat de serviciu la căldarea No. 1 timp de 36 ore neîntrerupt şi învingându-şi oboseala, a fost continuu cu toată vigilenţa la conducerea ei, asigurându-i buna funcţionare în tot acest timp.

Maestru militar Căleanu Ioan, în funcţiune de mecanic electrician a fost timp de 24 ore, deplasându-se pe puntea spălată de valuri, dela un compartiment la altul, pentru repararea şi înlocuirea siguranţelor electrice, luând măsuri în acelaş timp de protejarea turbo-dinamurilor şi tabloului de distribuţie în contra apei ce intra pe trombe, asigurând astfel funcţionarea luminei electrice.

Submaestru militar Botez Anton, timp de 36 ore a fost continuu la postul T. F. S., şi împreună cu camaradul său de post, n'a încetat de a repara avariile ce se întâmplau la antenele postului, reuşind prin perseverente încercări să restabilească legătura în câteva rânduri, prin radiogonio pentru determinarea relevmentelor de poziţie.

Submaestru militar Butoi Pavel, timp de 36 ore a fost continuu pa postul T. F. S. şi împreună cu camaradul său de post, n'a încetat să repare avariile ce se întâmplau la antenele postului, reuşind prin perseverente încercări să restabilească în câteva rânduri legătura prin radio cu posturile dela uscat.

Submaestru militar Stancu Marin, a dat dovadă de multă energie şi de mult spirit de abnegaţie. Deşi tânăr în specialitatea sa, a stat tot timpul navigaţiei de 36 ore, la manevra turbinei, afară de mici întreruperi când înfruntând valurile de pe puntea navei, s'a transportat şi în alte compartimente pentru a executa repararea caloriferelor stricate.



O altă înfăţişare a unuia din borduri

Submaestru militar Juncu Constantin, a stat de serviciu la căldarea No. 2, timp de 30 ore neîntrerupt şi învingându-şi oboseala, a fost continuu cu toată atenţia şi vigilenţa la conducerea ei, asigurându-i buna funcţionare, în tot acest timp.

Submaestru militar Grasu Ioan, ca timonier a dat dovadă de multă abnegaţie şi rezistenţă, făcând de serviciu, pe comandă — la cârmă — îndurând frig şi oboseală fără cel mai mic semn de nelinişte, formând astfel şi un lăudabil exemplu pentru ceilalţi marinari-timonieri ce-l ajutau. Cu acelaş spirit de abnegaţie a luat parte şi la lucrările de verificarea transmisiunii dela pupă a cârmei.

Submaestru girobusol Dimitrievici Pavel, timp de 36 ore, singur a făcut de serviciu la giro-busolă şi prin vigilenţa şi spiritul său de abnegaţiune, ca şi prin aplicarea cunoştinţelor în specialitate, a reuşit a păstra în bună-funcţionare giro-busola, executând în acelaşi timp şi reparaţiuni la sistemul de răcire al instalaţiei.

Submaestru turbinist Ignat Ioan, ca mecanic la turbine a făcut de serviciu timp de 36 ore şi a dat dovadă de energie, rezistenţă şi abnegaţie în serviciu. Prin cunoştinţele sale de specialitate şi calităţi profesionale a ajutat cu pricepere şi promptitudine pe ofiţerul mecanic din compartiment, asigurând funcţionarea tuturor aparatelor.

Submaestru turbinist Tudoraş Gheorghe, ca mecanic la turbine, a făcut de serviciu timp de 36 ore şi a dat dovadă de energie, rezistenţă şi abnegaţie în serviciu. Prin cunoştinţele sale de specialitate şi calităţi profesionale, a ajutat cu pricepere şi promptitudine pe ofiţerul mecanic din compartiment, asigurând funcţionarea tuturor aparatelor.

Submaestru căldărist Ritinger Nicolae, timp de 31 ore a făcut de serviciu neîntrerupt la căldare. A dat dovadă de energie şi abnegaţie în executarea lui. Aplicând cunoştinţele sale în specialitate şi executând cu continuă vigilenţă, a lucrat cu pricepere în compartimentul căldării No. 1, obţinând asigurarea funcţionării focurilor şi aparatelor auxiliare din compartiment.

Sergent Munteanu Vasile, a făcut cart la turbină timp de 25 ore şi a înlocuit foarte adesea pe maestrul de cart la manevra turbinei, asigurând buna funcţionare.

Caporal Iacob Constantin, a făcut timp de 36 ore de serviciu neîntrerupt. Cu toată ameninţarea valurilor trecea pe punte dela un compartiment la altul pentru repararea luminii electrice.

Caporal Viseneg Iosef, a făcut de serviciu 36 ore, neîntrerupt şi a trecut de nenumărate ori pe punte, prin valuri, pentru repararea caloriferelor.

Steaua României, ofiţer

Comandant S. M. R. Paraschivescu Emil. „Comandant S. M R. şi în calitate de locţiitor de comandant al vaporului „Dacia", primind ordin de a ieşi în mare în ziua de 5 Ianuarie 1938, în întâmpinarea distrugătorului „Regina Maria", surprins de furtună în apropiere de Caliacra, a dat dovadă de energie, calm şi devotament în îndeplinirea acestei misiuni".

Coroana României, cavaler.

Locot. Sârbu Tiberiu, a condus în camera pupa a cârmei operaţiile de verificarea sistemului cârmei în perioada de blocare a ei, trecând pe puntea bătută de valuri. După aceia a intrat în echipa de ghiordele şi a activat la operația de scoaterea apei din compartimentele pupa (careu și culoare).

Medic Locot. Fălticineanu, a luat parte la lucrările echipei de ghiordele — ofițeri, maeștri și soldați, pentru scoaterea apei din compartimentele pupa (careu și culoare). Cu elan și spontaneitate, deși suferind de rău de mare, a asistat pe un ofițer rănit, pansându-l.

Medalia Serviciului Credincios Cl. II

Submaestrul militar timonier Titi Ioan. Cu un deosebit spirit de abnegație, a stat de serviciu la cârmă, timp de 16 ore neîntrerupt și numai după ce s'a simțit doborât de oboseală și frig a fost înlocuit și a început să alterneze la acest serviciu cu un alt maestru timonier, la scurte intervale de timp. Cu toată această oboseală și-a impus voința și a fost cu toată atențiunea și vigilența, la ținerea cârmei. Prin această conștiinciozitate și tenacitate și-a atras admirația celor din jurul său.

Medalia Serviciului Credincios Cl. III

Submaestru mecanic turbinist, Nestor Ștefan. Ca mecanic la turbine, a făcut de serviciu timp de circa 30 ore și a dat dovadă de energie, rezistență și abnegație în serviciu. Prin cunoștințele sale de specialitate și calități profesionale, a ajutat cu pricepere și promptitudine pe ofițerul mecanic din compartiment, asigurând funcționarea tuturor aparatelor.

Submaestrul milit. mecanic Georgescu Mihai. In serviciu la căldarea No. 1, s'a achitat cu multă bunăvoință și perseverență, fiind de prețios ajutor pentru buna și continua funcționare a căldării. N'a părăsit compartimentul căldării tot timpul navigației.

Submaestru militar tunar Grecu Pascu, s'a distins prin bunăvoința și rezistența cu care a lucrat în camera pupa a cârmei, pentru supravegherea sistemului de transmisie al cârmei.

Soldat Dumitru Moise. Deși suferind de rău de mare, a lucrat continuu la careu pupa, atât în lanțul de ghiordele, pentru scoaterea apei, cât și la celelalte lucrări, timp de 36 ore.

Soldat Gheorghiu Mihai. A fost neobosit în serviciul de timonier alergător a arătat curaj și elan în deplasările ce trebuia să facă pe puntea navei, măturată de valurile furioase ale mării.

Soldat Ioniță Alexandru. A făcut de serviciu 28 ore neîntrerupt la turbină și a trecut pe punte prin valuri, pentru operațiunile de repararea caloriferului.

Soldat Mirică Ioan. S'a distins la operațiile de scoaterea apei din careu și culoarul pupa. S'a dus pe punte prin valuri, legat cu parâmă, pentru asigurarea capacului spiraiului careu.

Soldat Ungureanu Vasile. Ca auxiliar mașini a făcut de serviciu 36 ore, trecând pe punte, adeseori prin valuri, pentru diferite lucrări necesare la pupa sau prova navei.

Soldat Bondar Gherasim, a făcut de serviciu 36 ore neîntrerupt la turbine. Cu toată furia valurilor cari măturau puntea navei, din proprie inițiativă a salvat pompa portativă de incendiu, spre a nu fi luată de valuri.

Soldat Sterpu Mihai, a fost continuu lângă maestru mecanic auxiliar și nu a pregetat să treacă, pentru executarea de lucrări, pe puntea navei, bătută de valuri, acolo unde era nevoe.

Caporalii Stamate Florea, Ostri Ștefan, Fătu Ioan.

Soldații: Movila Tudose, Bogateanu Augustin, Bogoi Nicolae, Vizdei Ioan, Prigore Vasile, Voicu Gheorghe, Trofanici Ioan, Duță Gheorghe, Radu Constantin, Dragomir Ioan, Koros Ludovic, Moceanu Vasile, Ipati Andrei, Pârvulescu Ioan, Tocu Cristache, Bereschi Ștefan, Deneș Andrei, Asanic Ioan, Burtea Petre, Gaidarof Mihail, Berneanu Smarandache, Drăgescu Constantin, Popescu Atanasie, Cristea Nicolae, Pârvu Alexandru, Bugariu Păun, Dinu Ioan, Manafu Petre, Drăghici Ioan, Șerbănescu Ioan, Vlascinschi C-tin, Ivașcu Alexandru, Ganea Gh., Bodrug Ioan, Dușa Emilian, Roșu Mihai, Dinu Constantin, Ștefănescu Gh., Dincă Marin, Grumaz Alexandru.

Gradele inferioare din prezentul tabel au avut de îndeplinit diferite funcțiuni în specialitățile lor respective, conform rolului Navei, sau în afara celor specificate în el. Cu toată siutatuia specială foarte grea și unică în timpul petrecut sub arme și cu tot timpul lung cât a trebuit să-și îndeplinească funcțiunile, unii neputând fi schimbați chiar câte două carturi, acest personal a dovedit, pe lângă bune cunoștinți de specialitate, pe care le-a aplicat bine în funcțiunile ce îndeplineau, și calități ostășești marinărești, de conștiinciozitate, supunere, devotament și destoinicie, care îndreptățesc aprecierea să fie dați de exemplu întregii marine.

*

Comandanții, Ofițerii, Maeștrii militari, Submaeștrii militari și marinarii prezenți în timpul furtunei 4—6 Ianuarie 1938, la bordul N. M. S. „Regina Maria".

Căpitan Tomescu Mircea,
Comandor Fundățeanu Preda,
din suita Măriei Sale Marelui Voevod Mihai:

*

Comandor Dumitrescu Gheorghe, Comandant superior, Comandant al escadrilei de distrugătoare.

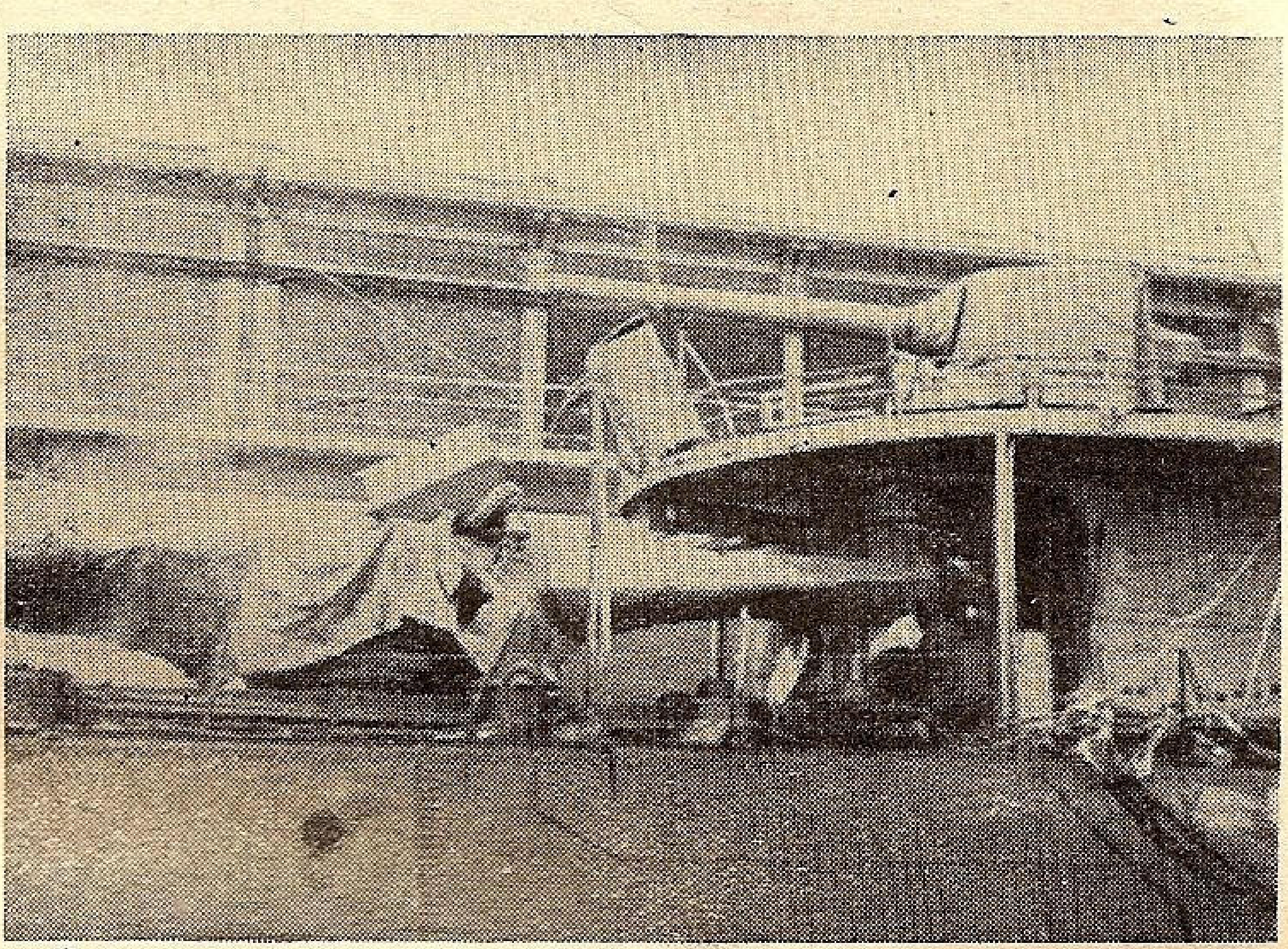
Căpitan Comandor Stoianovici Al., Comandantul N. M. S. „Regina Maria".

*

Căpitan Petrovici, Mișu, Ofițer Secund al Navei.
Căpitan Lăzărescu Petre, Ofițer al Escadrilei.
Căpitan Condeescu Dumitru, Ofițer cu Artileria.
Căpitan Mocanu Gheorghe, Ofițer cu Navigația.
Căpitan Cociaș Constantin, Șef mecanic al navei.
Locotenent Horodincă Alexandru, Ofițer cu torpilele.
Locotenent Costea Gheorghe, Ofițer cu transmisiunea.
Locotenent Sârbu Tiberiu, Ajutorul Of. cu navigația.
Lt. Costinescu Dumitru, Ajutor Of. cu artileria.
Locotenent Holban Ștefan, Ofițer cu manevrele.
Medic Ajutor Fălticeanu Achil, Medicul bordului și al Escadrilei de Distrugătoare.
Lt. Costandache Ioan, Șef Serv. Turbine și auxiliar.
Aspirant Mecan. Moscu V., Șef Serv. căldări și electr.

*

1. M-tru militar II Zamfirache Marin, șef de echipaj.
2. M-tru militar II Petre Gheorghe, mecanic-auxiliar.

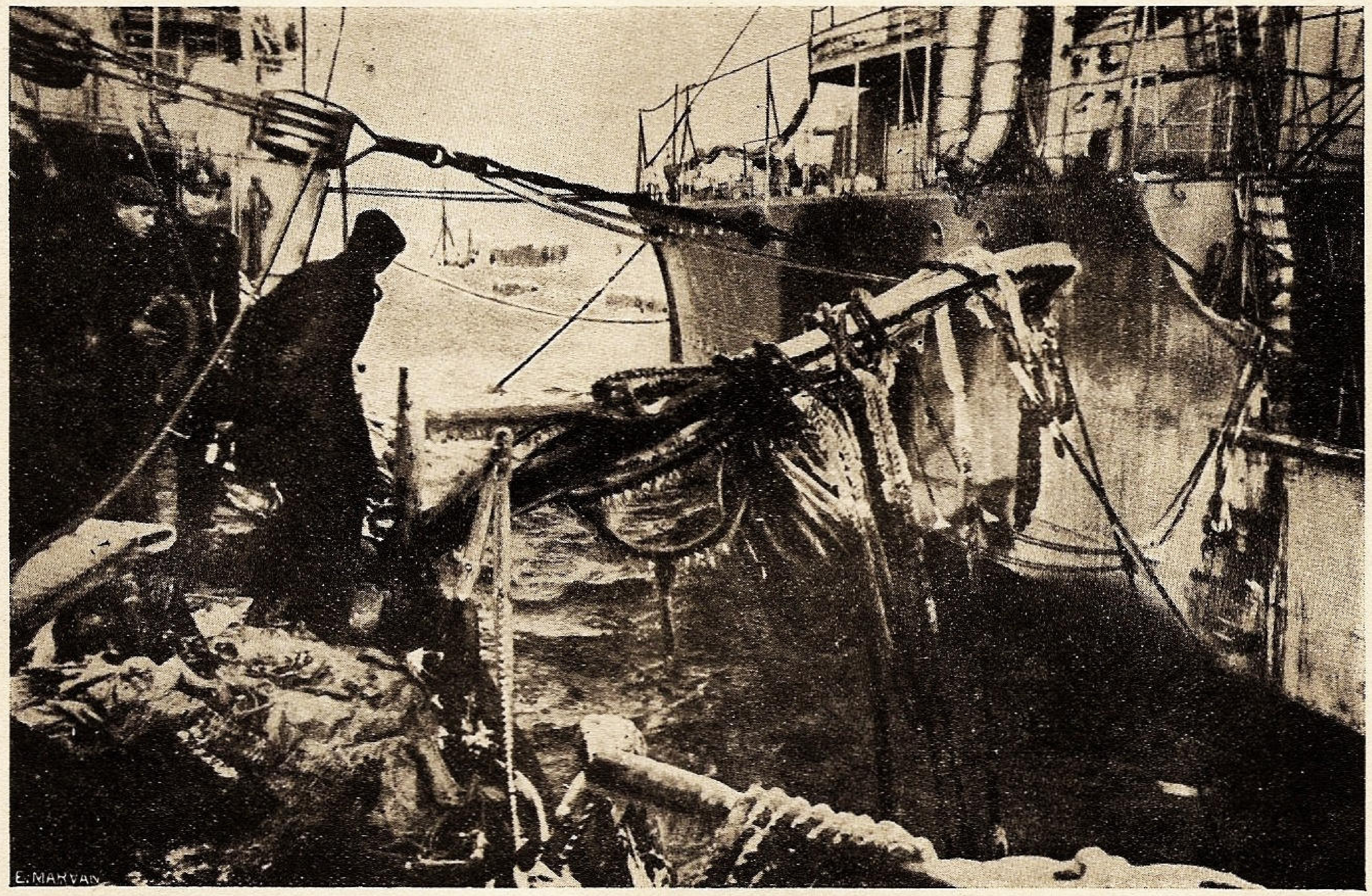


Chesoanele tunurilor au fost desrădăcinate din postamente

1. M-tru militar II Zamfirache Marin, şef de echipaj.
2. M-tru militar II Petre Gheorghe, mecanic-auxiliar.
3. M-tru militar II Alexe Iordache, mecanic-căldări.
4. M-tru militar III Cărăuşu Gheorghe, giro-busolist.
5. M-tru militar Bondalici C-tin, mecanic-căldări.
6. M-tru militar III, Călianu Ioan, Electrician.
7. M-tru militar III Ginghină Paraschiv, mec.-auxiliar.
8. M-tru militar III Ciocană Dumitru, sanitar.
9. M-tru militar III Baltaru Traian, torpilor.
10. M-tru militar III Ştefan Gheorghe, tunar.
11. Submaestru militar I Jeflea Ioan, tunar.
12. Submaestru militar I Botez Anton, şef. staţ. T.F.S.
13. Submaestru militar I. Nestor Ştefan, mec.-turbinist.
14. Subm-tru militar I Roşu Aftenie, ajut. of. îns. adm.
15. Submaestru militar, Titi Ioan, timonier.
16. Submaestru militar II Lischievici N., torpilor.
17. Submaestru militar II Covaci Th., electr. serv. artil.
18. Submaestru militar II Petrişor Ioan, tunar .
19. Subm-tru militar II Tudoraş Gh., mecan.turbinist.
20. Submaestru militar. II Dumitrievici P., giro-busol.
21. Submaestru militar II Georgescu Gh., tunar.
22. Submaestru miitar II Ignat Ioan, mecan.-turbinist.
23. Submaestru militar II Ciortan Dumitru, tunar.
24. Submaestru militar II Ritingher Nic., mec.-căldări.
25. Submaestru militar II Neacşu Dumitru, tunar.
26. Submaestru militar II Antoniu Pavel, radio-telegr.
27. Submaestru militar II Ştefănică A., mec.-căldări.
28. Submaestru militar II Stancu M., mec.-turbinist.
29. Submaestru militar II Nenu Aurel, mec.-motorist.
30. Plut.-Ad-tiv Marin D., dactilograf al escadrilei.
31. Submaestru militar II Georgescu Mih. mec.-căldări.
32. Submaestru militar III Grasu Ioan, timonier.
33. Submaestru militar III Grecu Pascu, tunar.
34. Submaestru militar III Juncu C-tin, mec.-căldări.

*

1. Sergent Aurică Nicolae, turbinist.
2. Sergent Munteanu Vasile, turbinist.
3. Caporal Păun Ioan, timonier.
4. Caporal Ostri Ştefan, turbinist.
5. Caporal Iacob Constantin, electrician.
6. Caporal Alexandrescu Gr., tunar.
7. Caporal Ioniţă Alexandru, turbinist.
8. Caporal Cristea Nicolae, tunar.
9. Caporal Fătu Ioan, radio-telegrafist.
10. Caporal Stamate Florea, turbinist.
11. Soldat Breţa Ioan, turbinist.
12. Soldat Crăciun Vasile, tunar.
13. Soldat Lincă Marin, telemetrist.
14. Soldat Chivu Marin, tunar.
15. Soldat Buruiană Marin, tunar.
16. Hoinaru Ioan, tunar.
17. Soldat Movilă Tudose, tunar.
18. Soldat Pârvu Alexandru, tunar.
19. Soldat Tănase Marin,, tunar.
20. Soldat Găitănaru N., giro-busolist.
21. Soldat Ciobanu Luca, tunar .
22. Soldat Mincă Ioan, tunar.
23. Soldat Voin Petre, tunar.
24. SoldatGrumazAlexandru, tunar.
25. Soldat Drăghici Ioan, tunar.
26. Soldat Ştefănescu Gh., timonier.
27. Soldat Bugărin Păun, torpilor.
28. Soldat Bogăţeanu Aug., torpilor.
29. Soldat Vasile Sava, turbinist.
30. Soldat Tocu Ştefan, căldări.
31. Soldat Şerbănescu Ioan, căldări.
32. Soldat Voicu Gheorghe, căldări.
33. Soldat Galeş Vasile, căldări.
34. Soldat Trofanici Ioan, căldări.
35. Soldat Damian Dumitru, căldări.
36. Soldat Duţă Gheorghe, căldări.
37. Soldat Radu Constantin, motorist.
38. Soldat Vlascinschi C., electrician.
39. Soldat Ungureanu Ilie, mecanic-auxiliar .
40. Soldat Georgescu Mihail, tunar,
41. Soldat Pânzaru Atanase, auxiliar punte.
42. Soldat Nedelcu Gh., tunar.
43. Soldat Kiş Petre, tunar.
44. Soldat Dinu Ioan, tunar.
45. Soldat Gherghinescu C., tunar.
46. Soldat Gorgoiu N., tunar.
47. Soldat Sogoi N, tunar.
48. Soldat Dinu Vasile, tunar
49. Soldat Iosif Tudor, tunar.
50. Soldat Vizdei Ioan, tunar .
51. Soldat Pieptan Gh., tunar.
52. Soldat Maragel Ştefan, tunar.
53. Soldat Tudor Iacob, tunar.
54. Soldat Dragomir Ioan, electrician.
55. Soldat Blaga Petre, tunar.
56. Soldat Ursu Vasile, tunar.
57. Soldat Gheboianu Dumitru, auxiliar punte.
58. Soldat Manafu Petre, tunar.
59. Soldat Prigore Vasile, tunar.
60. Soldat Gaidarof Mihail, timonier.
61. Soldat Bereanu Smarandache, timonier.
62. Soldat Ionescu Grigore, timonier.
63. Soldat Drăgănescu Ioan, timonier.
64. Soldat Stănciulescu Fl., timonier.
65. Soldat Covaci Iuliu, torpilor.
66. Soldat Molnar Iosif, torpilor.
67. Soldat Protopopescu Gh., torpilor.
68. Soldat Cernat Ioan, torpilor.
69. Soldat Ianosch Anton, torpilor.
70. Soldat David Gh., torpilor.
71. Soldat Iosif Marin, torpilor.
72. Soldat Koroş Ludovic, turbinist.
73. Soldat Mocanu Vasile, turbinist.
74. Soldat Bondar Gherasim, turbinist.
75. Soldat Filipescu Constantin, căldări.
76. Soldat Ipate Andrei, căldări.
77. Soldat Tocu Cristache, căldări .
78. Soldat Pârvulescu Ioan, căldări.
79. Soldat Bereschi Ştefan, căldări.
80. Soldat Stoica Stanciu, căldări.
81. Soldat Deneş Andrei, căldări.
82. Soldat Ivaşcu Alexandru, căldări.
83. Soldat Dragomir Ioan, tunar.
84. Soldat Moise Ioan, motorist.
85. Soldat Horia Traian, căldări.
86. Soldat Roşca Spirea, motorist.
87. Soldat Ganea Gh., turbinist.
88. Soldat Sterpu Mihail, auxiliar maşini.
89. Soldat Muşuroiu Florea, aux. maşini.
90. Soldat Pleşoianu Florea, sanitar.
91. Soldat Chirof Dobre, auxiliar punte.
92. Soldat Gorcea Marin, tunar .
93. Soldat Raiu Florea, căldări .
94. Soldat Nebun Tudor, turbinist.
95. Soldat Duşă Emilian, turbinist.
96. Soldat Bodrug Ioan, căldări.
97. Soldat Roşu Mihail, căldări .
98. Soldat Asanic Ioan, auxiliar maşini.
99. Soldat Dumitrescu Moise, aux. punte.
100. Soldat Zobec H., căldări.
101. Soldat Viseneg C., turbinist.
102. Soldat Burtea Petre, căldări.
103. Soldat Zâmbureanu M., căldări.
104. Soldat Gheorghiu M., timonier.
105. Soldat Burlescu N., timonier.
106. Soldat Popescu Ioan, timonier.
107. Soldat Ieltov Anatole, tunar .
108. Soldat Dinu Constantin, căldări.



DISTRUGĂTORUL «REGINA MARIA» SDRENŢUIT CA DUPĂ O LUPTĂ NAVALĂ.